


FIDEM · LIBERTATEM · AMICITIAM
John Quincy Adams.



III. Blackstone. p. 436.

NOUVEAU
COMMENTAIRE
SUR L'ORDONNANCE
DE LA MARINE,
DU MOIS D'AOÛT 1681.

Adams.

NOUVEAU COMMENTAIRE SUR L'ORDONNANCE DE LA MARINE, DU MOIS D'AOÛT 1681.

Où se trouve la Conférence des anciennes Ordonnances, des Us & Coutumes de la Mer, tant du Royaume que des Pays étrangers, & des nouveaux Réglemens concernans la Navigation & le Commerce maritime.

Avec des Explications prises de l'esprit du Texte, de l'Usage, des Décisions des Tribunaux & des meilleurs Auteurs qui ont écrit sur la Jurisprudence nautique.

Et des Notes historiques & critiques, tirées de la plupart des divers Recueils de Manuscrits conservés dans les dépôts publics.

Dédié à S. A. S. Mg^{r}. le Duc de PENTHIEVRE, Amiral de France.

Par M. René-Josué VALIN, Avocat & Procureur du Roi au Siege de l'Amirauté de la Rochelle.

TOME PREMIER.



A LA ROCHELLE,

Chez Jerôme LEGIER, Imprimeur du Roi, au Canton des Flamands.

M. DCC. LXVI.

AVEC APPROBATION ET PRIVILEGE DU ROI.



A SON ALTESSE SÉRÉNISSIME

MONSEIGNEUR

LOUIS-JEAN-MARIE DE BOURBON,

DUC DE PENTHIEVRE,

AMIRAL DE FRANCE,

Gouverneur & Lieutenant Général pour le Roi en sa Province de Bretagne.



ONSEIGNEUR,

CET *Ouvrage, que* VOTRE ALTESSE SERENISSIME *a bien voulu me permettre de lui dédier, ne pouvoit voir le jour sous de plus heureux auspices.*

Toute la France, MONSEIGNEUR, *après avoir admiré en vous, cette grandeur d'ame qui caractérise le héros; cet amour actif de l'ordre, tempéré par une bonté généreuse & compatissante; cette attention singuliere à soumettre au devoir, bien plus par l'attrait des récompenses que par la crainte des peines; & toutes ces vertus aimables qui vous ont rendu les délices d'une grande Province confiée à votre administration; vous voit encore ajouter à toutes ces qualités héroïques & bienfaisantes, le sceau qui en garantit la durée: je veux dire l'empreinte respectable d'une piété tendre, éclairée & constamment soutenue: exemple aussi rare que consolant pour la religion, dans ce siecle malheureux, où une orgueilleuse Philosophie fait tous ses efforts, pour en obscurcir les principes.*

La Nation, MONSEIGNEUR, *qui dans* VOTRE ALTESSE SERENISSIME, *reconnoît avec complaisance le modele d'un Prince accompli, de quel œil auroit-elle vu paroître, sous un autre nom que le vôtre, un ouvrage qui, à tous égards appartient à* VOTRE ALTESSE SERENISSIME.

En effet tout s'y rapporte à l'éminente charge d'Amiral, soit dans ce qui regarde directement les droits de l'Amiral

qui en ſont l'objet en tant d'endroits ; ſoit en ce qui concerne la police maritime dont la direction lui eſt attribuée par le titre de ſa haute juſtice ſur la mer & ſes dépendances ; ſoit enfin dans la partie deſtinée à la Juriſprudence, puiſque ce ſont des matieres ſoumiſes à ſa juriſdiction.

Un Commentaire qui a pour but, l'interprétation de cette Ordonnance dans toutes ſes diſpoſitions, étoit donc MONSEIGNEUR *eſſentiellement réſervé à* VOTRE ALTESSE SERENISSIME ; *mais ſi je n'ai pas eu en cela, le mérite d'un hommage libre, je n'en reſſens que plus vivement le prix de la faveur qu'elle m'a faite, en l'acceptant avec cette bonté qui lui eſt ſi naturelle.*

Il ne manqueroit rien, MONSEIGNEUR, *à ma ſatisfaction, ſi elle n'étoit un peu troublée par la crainte que mon ouvrage, ne ſoit pas jugé digne de paroître ſous un auſſi grand nom, & qu'on ne trouve peut-être, dans l'auteur, d'autre mérite que celui d'avoir montré beaucoup de zele pour les intérêts de* VOTRE ALTESSE SERENISSIME.

On applaudira ſans doute à ce zele qui me l'a fait entreprendre ; mais en louant le motif, on ne m'en accuſeroit

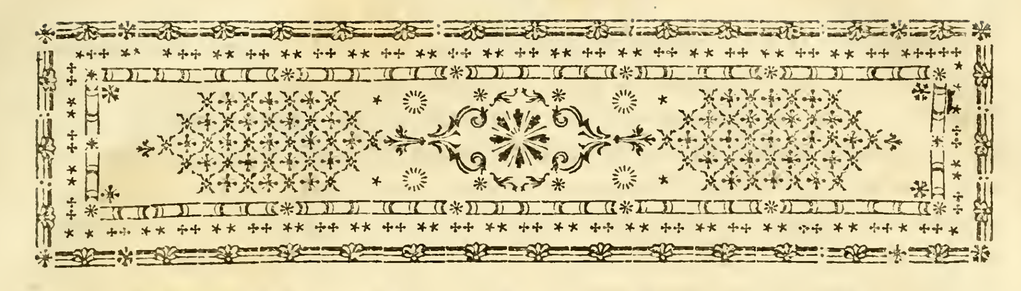
pas moins de témérité, si j'étois resté trop au-dessous de mon sujet, & si, dans l'exécution, l'on désiroit plus d'intelligence, de correction & d'exactitude.

Je suis avec le plus profond respect,

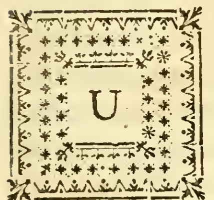
MONSEIGNEUR,

De Votre Altesse Serenissime,

Le très-humble & très-obéissant serviteur, VALIN.



PRÉFACE.



N Commentaire ſur l'Ordonnance de la Marine, eſt un de ces projets hardis dont le ſuccès peut ſeul juſtifier l'entrepriſe.

L'auteur des notes * ſur cette Ordonnance, loin d'en avoir compris la difficulté, ne l'a pas même ſoupçonnée, & j'avoue qu'elle ne m'a été bien connue que lorſqu'il n'étoit plus temps de reculer.

Le dégoût que j'avois éprouvé toutes les fois que j'avois conſulté ces notes, où non-ſeulement je n'avois rien trouvé qui pût ſervir à mon inſtruction; mais encore où je ne voyois qu'un aſſemblage difforme d'erreurs & d'inutilités, m'inſpira d'abord le deſſein de ce Commentaire.

Il me parut qu'il étoit aiſé de faire quelque choſe de mieux; c'en fut aſſez pour me faire mettre la main à l'œuvre, ſans faire attention que dans une entrepriſe de ce genre, le travail augmente toujours à meſure qu'on s'y engage.

Mon premier deſſein ſe bornoit donc à des obſervations ſommaires ſur chaque article de l'Ordonnance, ſans autre objet que celui d'expliquer ſimplement les articles qui pouvoient avoir beſoin d'interprétation; de concilier ceux qui ſemblent en contradiction avec d'autres; de diſcuter enfin certains points réſolus dans quelques-uns, d'une maniere qui ne paroît pas s'aſſortir naturellement avec les principes généraux de la matiere.

Je n'allois pas plus loin, & ſuivant ce projet ſimple, l'ouvrage ne devoit pas être de longue haleine, quoiqu'il n'en exigeât pas moins

* Imprimées *in*-4°. en 1714 à Paris, chez Guillaume Cavelier & Charles Oſmont; *in*-8°. en 1715 chez le même Charles Oſmont, & réimprimées tant *in*-12. qu'en *in*-8°. en 1737, 1747 & 1749, ſans aucune addition ni correction, & en dernier lieu chez la veuve Saugrain & Pierre Prault, *in* 12. en 1756.

d'attention par sa briéveté même. Il n'étoit question, ni de remonter aux sources dans lesquelles ont puisé les rédacteurs de notre Ordonnance, ni d'entrer dans aucun détail historique & politique de ce qui avoit été pratiqué avant cette Ordonnance, aussi-bien que des prodigieux changemens intervenus depuis, principalement en ce qui concerne l'ordre de la police maritime, les devoirs & les obligations des négocians armateurs, des capitaines & autres gens de mer.

Mais je ne fus pas long-temps à m'appercevoir qu'un ouvrage ainsi restreint, ne mériteroit pas le nom de Commentaire. Il fallut donc viser à quelque chose de plus; & ce fut alors que je commençai à entrevoir les difficultés de mon nouveau plan.

Les secours ne me manquoient pas étant à portée de fouiller dans le dépôt du greffe de l'Amirauté; mais par là même qu'ils étoient trop abondans, j'en étois surchargé. Je n'avois pas imaginé jusques-là, la multitude prodigieuse d'Ordonnances, Edits, Déclarations, Arrêts du Conseil, Réglemens, Mémoires & autres pieces antérieures & postérieures à notre Ordonnance, & toutes relatives aux sujets qui y sont traités.

C'est ce cahos qu'il a fallu débrouiller pour marquer épisodiquement en forme d'abrégé historique, les variations trop fréquentes de ces Réglemens, leurs dissonances, leurs contradictions, l'extension des uns, les dérogations & les modifications des autres.

Tout ce qui appartient d'ailleurs à un sujet ne tomboit pas d'abord sous la main; il falloit même employer souvent des secours étrangers: d'où il arrivoit, qu'après avoir traité des objets que je croyois à demeure, c'étoit à recommencer ou a reprendre sous-œuvre.

Ce n'étoit pourtant encore là que le travail rebutant d'un compilateur ou d'un faiseur de recherches. La partie la plus délicate & en même-temps la plus dangereuse, étoit celle de la Jurisprudence maritime; étude tellement négligée par nos auteurs François, que Cleirac est le seul qui nous en ait tracé quelques regles pratiques, tandis que les Anglois, les Allemands, les habitans des côtes de la mer du Nord & de la Baltique, les Espagnols & les Italiens sur-tout, y ont fait de si grands progrès.

La matiere des contrats maritimes ayant ainsi été abandonnée anciennement en France, il est bien étonnant, qu'il s'y soit trouvé tout-à-coup, des Jurisconsultes en état de former ce corps de doctrine, suivi, précis, lumineux même malgré l'immensité de sa profondeur, que l'on ne peut se lasser d'admirer dans notre Ordonnance.

Elle est sans contredit la plus belle de toutes celles de Louis XIV,

qui pourtant avoit déjà mérité le titre de législateur de la France, à la faveur des Ordonnances de 1667, 1669, 1670 & 1673 qu'il avoit publiées pour réformer l'administration de la justice, tant au civil qu'au criminel, & fixer la Jurisprudence sur la matiere des eaux & forêts, aussi-bien que du commerce de terre.

Mais son chef-d'œuvre dans le genre législatif, étoit réservé pour la Jurisprudence maritime, jusques-là inconnue dans le Royaume. Je ne crains point que ceux qui sont en état de juger des beautés de cette Ordonnance, soient tentés de me faire le reproche de tomber dans le défaut des panégyristes, encore moins ceux d'entr'eux qui seront instruits de l'état où notre marine, notre navigation, notre commerce sur mer, & par conséquent notre Jurisprudence nautique, au commencement du regne de ce grand Prince.

Pacificateur de l'Europe, après avoir créé la marine qu'il avoit déjà mise dans un état de splendeur, qui répondoit à l'étendue de sa puissance, & après tant d'établissemens faits par ses ordres pour faire fleurir le commerce maritime & la navigation de ses sujets; il ne lui restoit plus qu'à affermir par de bonnes loix ce qu'il avoit formé par sa sagesse & soutenu par la force de ses armes; il falloit en un mot une Ordonnance de la marine qui fût digne de lui.

Le succès répondit à ses vœux & à ses soins. L'administration fut universelle, à la vue d'une Ordonnance si belle dans sa distribution économique, si sage dans sa police générale & particuliere, si exacte dans ses décisions; si savante enfin que dans la partie du droit, elle présente autant de traités abrégés de Jurisprudence qu'il y a de sujets qui en sont l'objet.

Disons tout; elle est telle que les nations les plus jalouses de notre gloire, déposant leurs préjugés, leurs haines même, l'ont adoptée à l'envi comme un monument éternel de sagesse & d'intelligence.

Nos anciennes Ordonnances ne contenoient qu'un certain nombre de Réglemens sur la police maritime, qui ne suffisoient pas à beaucoup près, pour le maintien du bon ordre. Il falloit donc suppléer à leur peu d'étendue, par de nouveaux Réglemens, & en écartant ce que les anciens avoient de défectueux, perfectionner ce qu'ils renfermoient d'utile.

Quelle étendue de connoissances, qu'elle combinaison d'idées, quel discernement, & quelle profondeur de vues ne falloit-il donc pas pour la formation & l'exécution d'un plan, où il s'agissoit de saisir tout ce qui convenoit au bon ordre de la police, & en faire la distribution la plus naturelle & la plus exacte!

La partie de la Jurifprudence étoit encore plus difficile à remplir. Nos anciennes Ordonnances l'avoient totalement négligée, & les loix Rhodiennes de même que celles du droit Romain ne fourniffant que fort peu de fecours, on étoit réduit à puifer dans les ufages maritimes établis chez les différentes nations ; & pour le faire avec fruit, il falloit prendre parti au milieu de la contrariété de leurs pratiques, retrancher ce qu'il y avoit d'imparfait, éclaircir ce qui étoit obfcur, adapter à nos mœurs ce qu'il y avoit de bon, ajouter ce qui avoit échappé à la prévoyance des premiers fondateurs du droit maritime.

Il n'y avoit affurément que des génies nés pour la légiflation qui puffent en pareilles circonftances produire cet admirable corps de doctrine.

Combien ne feroit-il pas à fouhaiter que nous puffions payer à la mémoire des rédacteurs de cette précieufe collection, le tribut de louanges, d'eftime & de refpect qu'ils ont mérité à fi jufte titre? Mais par une fatalité inconcevable, les noms de ces grands hommes ne font pas parvenus jufqu'à nous. On connoît ceux qui ont rédigé les Ordonnances antérieures ; & l'ouvrage de ceux-ci, quoique d'un mérite de beancoup fupérieur n'a pu les fauver de l'oubli.

Si l'on en croit l'auteur du mémoire imprimé pour la chambre d'affurance de Paris, en 1751 (pag. 44,) » cette Ordonnance a été » formée fur la Jurifprudence générale de l'Europe ; à l'effet de quoi » il fut fait, dans tous les ports de notre continent, des informations » qui ont coûté des tréfors immenfes ».

On lui demanderoit volontiers la preuve de ce fait, en même-temps qu'on avoue avec lui, qu'il n'y avoit que des Commiffaires d'une expérience confommée & parfaitement verfés dans la connoiffance du droit maritime, qui puffent dreffer une Ordonnance devenue dans l'inftant la loi univerfelle du commerce maritime des nations.

Dans le recueil des pieces concernant la compétence de l'Amirauté de France, imprimé à Paris, chez d'Houry en 1759, on trouve au bas de la page cent quarante, une note qui porte que c'eft M. le Vayer de Boutigny, Maître des Requêtes, qui a été le rédacteur de cette Ordonnance.

Frappé de cette anecdote qui avoit échappé à toutes mes recherches, j'ai voulu favoir fur quoi elle étoit appuyée ; & la réponfe que j'ai reçue ne m'a pas plus fatisfait que je ne l'ai été d'une autre anecdote, qui attribue ce bel ouvrage à un Avocat, que l'on ne nomme point ; mais dont on rapporte cette fingularité ; favoir que Louis XIV, lui ayant donné pour récompenfe une charge de Maître des Requêtes,

il avoit dans la suite été obligé de s'en défaire, ses facultés ne lui permettant pas de soutenir un tel état.

S'il m'est permis de hazarder mes conjectures sur la rédaction de notre Ordonnance, j'observerai que parmi les manuscrits de la Bibliotheque de Mgr. le Duc de Penthievre, manuscrits que S. A. S. a eu la bonté de me faire communiquer, il y a dans le registre numéroté 848, une savante, curieuse & vaste compilation des loix anciennes maritimes; c'est-à-dire, des Loix Rhodiennes & Romaines; du Consulat & des Us & Coutumes de la mer, des Ordonnances de Charles-Quint & de Philippe II. Rois d'Espagne, des jugemens d'Oleron, des Ordonnances de Wisbuy & de la Hanse Teutonique, des assurances d'Anvers & d'Amsterdam, du Guidon de la mer; des projets d'Edits & Réglemens dressés par ordre du Cardinal de Richelieu, enfin de nos Ordonnances jusqu'à 1660; le tout conféré ensemble, avec l'avis de plusieurs auteurs & distribué en différens titres.

Il me paroît assez vraisemblable que cette riche collection faite par un très-habile homme, a servi à former notre Ordonnance. Du moins est-il vrai qu'elle a été faite dans cette vue, puisqu'en quelques endroits on y rejette certaines observations, en disant, » qu'elles ne sont » pas de nature à entrer dans une Ordonnance & à en faire le sujet ».

Il y a apparence aussi que les mémoires que prit M. Henri Lambert, Chevalier Seigneur d'Herbigny, Marquis de Thibouville; en faisant la visite des ports du Royaume situés sur la mer du Ponant, ont fait partie des matériaux de cette même Ordonnance, non seulement quant à la police, ce qui est plus que vraisemblable; mais encore pour la partie de la Jurisprudence.

On en peut juger par l'instruction que lui donna Louis XIV, pour cette visite générale des ports le premier Janvier 1671.

M. d'Herbigny, y est déclaré Conseiller d'Etat, Maître des Requêtes ordinaires de l'Hôtel, Commissaire pour la visite des ports & havres du Ponant.

Le Roi se proposant d'être informé, » non-seulement de l'état des » ports de son Royaume; mais encore de tout ce qui concernoit la » justice de l'Amirauté, pour régler & en retrancher les abus, & » composer ensuite un corps d'Ordonnances pour en établir la Juris- » prudence, ensorte que ses sujets navigateurs & négocians sur mer, » pussent être assurés que la justice leur seroit exactement rendue, » chargea ce Magistrat de faire attention dans sa visite, principalement à deux objets, l'un consistant » à examiner & connoître, la Jurispru- » dence, les Statuts, Réglemens, Ordonnances & Arrêts dont les

» Officiers de l'Amirauté s'étoient servis jusqu'alors ; l'autre à reconnoître les ports & rades, & entrées des rivieres capables de servir de retraite aux vaisseaux & autres bâtimens de mer.

Par rapport au premier objet, il étoit chargé de s'informer avec soin » de la Jurisprudence de chaque siege d'Amirauté, d'en remarquer les défauts, & d'envoyer son avis sur ce sujet aux Commissaires qui seroient établis par Sa Majesté, pour en décider, & former ensuite un corps d'Ordonnances complet, qui pût servir à l'avenir aux officiers de l'Amirauté, sans avoir recours aux Ordonnances étrangeres qui leur avoient servi jusques-là ».

Il devoit à cette fin, dans chaque siege, s'adresser à l'Officier qui lui paroîtroit le plus expérimenté dans ces matieres, & en attendant l'Ordonnance, il étoit autorisé à faire les Réglemens provisoires qu'il jugeroit convenables.

Pour le second objet, il devoit prendre l'avis de tous les vieux pilotes & autres gens entendus au fait de la marine & de la navigation, au sujet de l'entrée des havres, des difficultés qui s'y rencontreroient, & des moyens d'y remédier ; demander des mémoires pour la meilleure maniere de pourvoir au délestage des vaisseaux, établir des pilotes-côtiers, veiller à ce qu'il y eût un maître d'hydrographie dans les lieux convenables, &c.

C'étoient là sans doute de grandes avances : mais eu égard à ce qui restoit à faire, la gloire des rédacteurs doit toujours paroître la même.

On s'est plaint que leurs décisions étoient trop laconiques, & qu'ils n'avoient pas prévu assez de cas. Le premier reproche, dès qu'il ne tombe pas sur la clarté, fait précisément leur éloge ; car après l'équité, le mérite de la loi est d'être claire en peu de mots.

Le second n'est pas mieux fondé. Ce qu'on exige d'une Ordonnance, où des points de droit sont traités, c'est que les grands principes y soient présentés, accompagnés de décisions cardinales, d'où l'on puisse tirer la solution du plus grand nombre des cas particuliers. Or c'est une prérogative que l'on ne peut refuser à notre Ordonnance ; & cela mérite d'autant plus d'attention, que, non-seulement dans ce temps-là, il falloit créer pour ainsi dire la Jurisprudence nautique ; mais encore, que quoique le commerce sur mer, prodigieusement augmenté depuis, ait fait naître une grande quantité d'especes particulieres, il n'a fallu pour les décider, que faire une juste application des regles générales qui y sont établies, sans avoir eu besoin de nouvelles loix. Car il est à observer que de tant de changemens qui ont

été faits à notre Ordonnance, il n'en eſt aucun qui ſorte de la ſphere de la police, matiere de ſa nature ſujette à variation ſuivant les circonſtances; il n'en eſt aucun, dis-je, qui ait trait à la Juriſprudence, tant il eſt vrai que la ſtabilité d'une loi dépend de la juſteſſe & de la fécondité des principes qu'elle a conſacrés.

Et c'eſt cette même fécondité des principes qui augmente les difficultés d'un Commentaire, où il s'agit de rendre par-tout raiſon de la loi, & d'indiquer le plus qu'il ſe peut, ſans affectation toutefois & ſans prolixité, les conſéquences qui en doivent réſulter naturellement.

Pour cela il faut bien prendre le ſens & l'eſprit de la loi, ſur-tout bien ſaiſir les principes de chaque matiere, pour ſe guider de conſéquences en conſéquences avec ce fil ſecourable. Et voilà le labyrinthe de difficultés que je n'ai prévues qu'un peu tard. C'eſt peut-être parce que d'autres les ont apperçues plutôt, que nous avons été privés juſqu'à préſent, d'un Commentaire devenu trop néceſſaire, pour n'être pas ardemment ſouhaité.

Je ne ſai ce qui m'a conduit à ces obſervations; elles m'ont échappé. Je n'ai pas aſſurément la vanité de croire que j'ai ſurmonté la moindre partie des difficultés qui ont tant de fois retardé ma courſe, & juſqu'à me décourager. S'il eſt vrai que mon ouvrage puiſſe être de quelque utilité, je n'ai pas prétendu que l'on me tint compte du travail pénible, aſſidu & opiniâtre qui m'a enfin fait arriver au terme: & ſi d'un autre côté il donne trop de priſe à la cenſure, mon intention n'a pas été de faire valoir ces mêmes difficultés pour me ſervir d'excuſe. Je n'ignore pas la façon de penſer d'un certain public, & qu'il n'y a à attendre de lui ni gratitude ni indulgence. Quelque envie que l'on ait de le ſervir ou de lui plaire, il reçoit ſans reconnoiſſance, peu inquiet de ce qu'il en a coûté à l'auteur; tandis que cenſeur inexorable, les moindres fautes l'irritent, ſans examiner s'il y a d'ailleurs de quoi les racheter.

Les mêmes ſources où les rédacteurs de notre Ordonnance ont puiſé leurs déciſions, doivent également être recherchées pour en connoître les principes, pénétrer le ſens & l'eſprit. Sans cela en effet, on ne pourroit qu'errer à l'aventure. Il importe donc de les faire connoître, tant pour la partie du droit public qui, étant conſignée dans les archives des greffes, ne peut pas être conſultée par tous ceux qui auroient intérêt de s'en inſtruire, que pour la partie de la Juriſprudence que tout particulier peut aiſément ſe procurer.

Les premieres loix maritimes ſont, de l'aveu de tout le monde, les loix Rhodiennes. Selon le Pere Fournier dans ſon traité d'hydro-

graphie (liv. 5, chap. 4, *fol.* 189.) Ces loix ont été formées environ le temps que Josaphat regnoit en Judée ; c'est-à-dire, 61 ans après Salomon.

Quoiqu'il en soit, c'est-là le berceau de la Jurisprudence nautique. On les trouve ces premieres loix dans plusieurs recueils, entr'autres en grec avec la traduction latine, à la tête des observations de Peckius & de Vinnius (*in tit. dig. & cod. ad rem nauticam pertinentes.*) Mais on peut s'en passer au moyen des loix Romaines qui en ont pris l'essentiel, en y ajoutant plusieurs nouvelles décisions répandues dans les titres du droit, *nautæ caupones*, *de exercitoria actione*, *de lege Rhodia*, *de nautico fænore*, *pro derelicto*, *de naufragiis*, *de naviculariis*, *de navibus*, *de nautis* & quelques autres; tout cela indépendamment des principes généraux du même droit Romain qui peuvent avoir leur application à divers cas maritimes.

Après les loix Romaines, les plus anciennes, comme les plus fameuses, que l'on connoisse sur le fait de la navigation & du commerce maritime, sont celles comprises dans une collection qui a pour titre, *il consolato del mare*, &c. C'est une compilation des anciennes loix maritimes servant à régler la police de la navigation, & tout ce qui appartenoit alors au commerce dans les mers du Levant.

L'original mêlé d'Espagnol, de Catalan & d'Italien, ne m'est point connu ; j'en ai seulement vu deux éditions conformes de Venise *in*-4°. l'une de l'année 1576, l'autre de l'année 1599. Ce ne sont sûrement pas les premieres ; mais il y a apparence que se sont les bonnes, puisque *Casa Regis*, tom. 3 de ses œuvres, imprimées pareillement à Venise en 1740, en a donné la copie mot à mot, avec des explications en Italien sur chaque chapitre.

François Mayssoni, Docteur ès droits & Avocat au siege de Marseille, en a donné aussi une traduction, sous le titre de *Consulat*; mais en si mauvais François qu'il faut presque toujours recourir à l'Italien pour l'entendre. Il paroît néanmoins dans l'Epître dédicatoire, qu'on lui a l'obligation d'avoir recueilli & mis en ordre ces mêmes loix qui étoient, dit-il, éparses & mal digérées.

La premiere édition en a été faite en 1577, avec Privilege d'Henri III. daté du 17 Août 1576, par les soins de Guillaume Giraud, marchand à Marseille.

Cette mauvaise traduction a été réimprimée avec tous ses défauts à Aix en 1635, chez Etienne David.

Il est triste qu'un recueil aussi précieux & aussi utile pour tous ceux qui sont appellés à l'étude des loix maritimes, n'ait pas trouvé jusqu'ici

un

un meilleur traducteur. Je connois néanmoins un célebre Jurisconsulte qui en a commencé une nouvelle traduction, enrichie de notes pour l'intelligence du texte, & d'observations relatives aux dispositions de notre Ordonnance & à l'usage actuel du commerce.

C'est M. Emerigon, Avocat au Parlement d'Aix & Conseiller à l'Amirauté de Marseille, ce savant généreux que le hazard m'a fait connoître, & qui ne fut pas plutôt instruit que je travaillois à un Commentaire sur notre Ordonnance, qu'il m'offrit avec une cordialité & un désintéressement, peut-être sans exemple, tout ce que par une étude assidue & réfléchie, il avoit recueilli de décisions & d'autorités convenables à cet objet.

On conçoit que j'ai dû balancer long-temps à accepter des offres de cette nature. Je ne m'y suis enfin déterminé, que parce qu'il a eu le secret de me persuader, que ce n'étoit que pour son usage particulier, qu'il avoit fait cette riche collection. Il m'en a donc fait passer une copie, dont j'ai fait un tel usage, que presque tout ce que l'on trouvera de bon dans ce Commentaire, quant à la partie de la Jurisprudence, est en quelque sorte, autant son ouvrage que le mien.

Je lui devois ce témoignage public de ma reconnoissance, après la lui avoir tant de fois marquée en particulier, toujours avec un nouveau regret de ne pouvoir répondre par mes expressions à la vivacité des sentimens que m'a inspiré pour jamais, un bienfait aussi noble & aussi gratuit.

Quant à sa traduction du Consulat *, qu'il m'a avoué être fort avancée, envain je l'ai pressé de l'achever ; il m'a toujours répondu que les affaires du barreau, dont il est surchargé, ne lui permettoient pas, comme si le service des particuliers devoit l'emporter sur celui du public, à qui tout homme à talens est comptable de beaucoup plus que de ses heures de loisir. Puisse cette nouvelle exhortation, appuyée des vœux de ce même public, le forcer enfin de se rendre.

* En attendant, pour ceux qui ne savent pas assez la langue originale du Consulat, il faut bien qu'ils se contentent de l'ancienne traduction telle qu'elle est, & à ce sujet, il est bon d'avertir que l'ordre des chapitres y est le même que dans l'original, à cela près que les n^os^. different depuis le 34e. de maniere que le 34e. de *il consolato* est le 35e. de la traduction ; ainsi du reste jusqu'au nombre de 43 qui est le 45e. de la traduction. Cette différence de deux nombres continue ainsi jusqu'au 117e. qui est le 120 aussi de la traduction ; après quoi & jusqu'à la fin, il y a une différence de trois nombres.

De sorte que, pour ne point se méprendre, lorsqu'on voudra vérifier les citations, si par exemple le chapitre 100 est cité & que ce soit celui de la traduction, on le trouvera dans l'original au n°. 98 ; & si c'est le nombre 200, ce sera le 197 de l'original ; *& vice versâ*, si la citation est prise dans l'original, il faudra aller à 2 ou 3 n^os^. plus bas dans la traduction.

Il y a aussi une petite différence entre les deux éditions de la traduction. Les n^os^. sont bien les mêmes jusqu'au 203 ; mais dans la suite, ils different d'un, à cause que dans l'édition de 1577 on a sauté le n°. 204, ce qui fait que celui qui est marqué du chiffre 205, n'est que le 204 de la derniere édition ; ainsi de même jusqu'à la fin, le n°. 297 qui est le dernier étant le 296 de l'autre édition.

J'ai dit que ces loix du Consulat, sont les plus anciennes que nous ayons depuis les loix Romaines, & cela est vrai; car il paroît, dans la traduction comme dans l'original, qu'elles furent approuvées à Rome dès l'an 1075. Elles le furent ensuite, y est-il dit, dans la ville d'Acre sur le chemin de Jerusalem, par contrat passé le premier jour de Septembre 1102 ou 1111, entre le Roi Louis & le Comte de Toulouse, qui promirent de les faire garder & observer. Mais il y a erreur dans l'une & l'autre date, puisqu'il y est question de Louis VII, & que ce Prince n'arriva en Syrie que vers la fin de 1147, & à Jerusalem qu'au commencement de l'année 1148.

Ces mêmes loix du Consulat furent dans la suite approuvées en 1250 à Paris, par Jean de Beaumont au nom du Roi St. Louis, en présence des Chevaliers Hospitaliers & Templiers, & de l'Amiral du Levant, pour être gardées & observées à jamais. Servin dans ses plaidoyers (pag. 509,) dit que ce fut vers l'année 1231 que le Roi St. Louis, les accorda avec le Comte de Toulouse. Ne seroit-ce point plutôt en 1250 ou 1251 que ces deux Princes étoient dans la Palestine? En un mot ces Ordonnances ou décisions maritimes, furent généralement adoptées par tous les peuples navigateurs. Elles l'avoient déjà été spécialement à Marseille, en l'année 1162.

Si Cleirac a eu tort de supposer plus anciens, les jugemens d'Oleron, d'autant plutôt qu'il les attribue à la Reine Alienor ou Eléonor, à son retour de la Terre-Sainte, de même que Lamare, tr. de la police (tom. 3, liv. 5, tit. 26, chap. 1, *fol.* 37;) Kuricke ne s'est pas moins trompé, en accordant la prérogative de l'antériorité aux Ordonnances de Wisbuy.

Ce dernier auteur, dans sa préface sur le droit Hanséatique, pour appuyer son assertion que les Ordonnances de Wisbuy ont plus d'ancienneté que les jugemens d'Oleron, ne craint point d'avancer, contre toute vérité, que ces jugemens n'en sont, pour ainsi dire, qu'une copie. A l'égard de la date de 1266, que Cleirac, après Selden, donne à l'édition de ces mêmes jugemens d'Oleron, il l'impugne de faux, & dit que c'est une imagination, personne n'ayant vu cette prétendue édition de 1266, & d'ailleurs, ajoute-t'il, l'imprimerie n'étant pas encore alors en usage. Mais qu'importe que l'imprimerie ne fût pas encore inventée dans ce temps-là? Cela empêche-t'il que ces Réglemens n'eussent été mis au jour, qu'ils ne fussent devenus notoires par leur promulgation, & qu'il n'en eût été tiré plusieurs copies manuscrites?

Pour l'Ordonnance de Wisbuy, dont le même Selden ne fait pas

remonter la date plus haut que l'an 1288, à cause que suivant Olaüs Magnus, la ville de Wisbuy ne fut renfermée de murailles qu'en cette année; Kuricke a raison de réfuter cet argument comme ne prouvant point que Wisbuy ne fût pas une ville avant ce temps-là, & d'insinuer ensuite que rien n'empêche qu'elle n'eût fait des loix maritimes long-temps auparavant, puisqu'elle existoit dès l'an 796. A la vérité, ajoute-t'il, elles ne furent pas dès-lors telles qu'on les voit aujourd'hui; mais le fonds étoit le même, & elles ont seulement été augmentées, comme celles de la Hanse Teutonique & autres.

Tout cela peut être vrai, sans qu'il ait eu lieu de conclure que ces Ordonnances de Wisbuy sont plus anciennes que les jugemens d'Oleron, dont l'époque me paroît antérieure même à celle de 1266 qu'il n'a pas voulu admettre.

Ces jugemens sont attribués par Cleirac, pag. 2, édition de 1661) comme je l'ai déjà observé, à la Reine Aliénor ou Eléonor au retour de son voyage de la Terre-Sainte, vraisemblablement après que Louis VII l'eut répudiée, ce qui répond à l'année 1152; & selon lui elle les intitula *Roole d'Oleron*, du nom *de son isle bien-aimée.* Il ajoute que Richard premier, son fils, surnommé *Cœur de Lion*, à son retour aussi de la Terre-Sainte, y fit des augmentations sous le même titre.

Selden, de son côté dans son traité qui a pour titre *mare clausum*, *seu de domanio maris*, *lib.* 2, *cap.* 24, *fol.* 427, prétend que ces loix d'Oleron, furent d'abord recueillies & mises en ordre, par l'ayeul d'Edouard premier, qu'ensuite elles furent corrigées, augmentées & publiées en l'isle d'Oleron, par Richard premier à son retour de la Terre-Sainte.

Il ajoute que quelques exemplaires de ces jugemens, supposent qu'ils n'ont été dressés qu'environ 60 ans après Richard; c'est-à-dire, que l'an 1266, sous Henri III. Roi d'Angleterre, âgé lors de 50 ans; mais qu'ils sont constamment d'une date plus ancienne.

Il differe principalement de Cleirac, en ce qu'il passe sous silence la Reine Eléonor, comme si elle n'avoit eu aucune part à la collection de ces jugemens; & le singulier est qu'il n'en a usé de la sorte que par une affectation puérile. Anglois passionné pour la gloire de son pays, il a cru devoir faire honneur de cette compilation à ses maîtres, après leur avoir ridiculement décerné l'empire des mers. Il en est venu même jusqu'à se prévaloir de cette fausse anecdote que la collection des jugemens d'Oleron est dûe aux soins des Rois d'Angleterre, pour soutenir son orgueilleux systême de leur domination sur mer.

Mais ce sont là autant de chimeres.

1°. Où a-t-il pris que ce ſoit l'ayeul d'Edouard premier qui ait commencé cette collection ? Comment cela ſe pourroit-il même, puiſque ce Prince n'avoit aucun droit ſur l'iſle d'Oleron, qui n'a paſſé au pouvoir des Rois d'Angleterre que par le mariage de la Reine Eléonor, Ducheſſe d'Aquitaine, avec Henri Duc de Normandie, depuis Roi d'Angleterre ſous le nom d'Henri II. duquel mariage eſt iſſu Richard premier, qui de ſon aveu, conformément à ce que dit Cleirac, augmenta cette compilation & la mit dans l'état où elle eſt aujourd'hui ?

Si donc elle avoit été commencée avant Richard, comme ce n'avoit pu être abſolument que par l'ordre d'une puiſſance à laquelle l'iſle d'Oleron étoit ſoumiſe; il eſt évident qu'elle ne peut être attribuée qu'à cette Reine Eléonor à l'excluſion des Rois d'Angleterre.

2°. A ſuppoſer même que Richard fils de cette Princeſſe, en fut le véritable & ſeul auteur; comme ces jugemens n'ont pour objet abſolument que la navigation dans la mer de Gaſcogne & depuis Bordeaux juſqu'à Rouen, ſans aucun rapport à la navigation Angloiſe; tout ce qu'on pourroit conclure de ce fait hazardé, c'eſt que Richard les auroit publiés en qualité préciſément de Duc d'Aquitaine, abſtraction faite de celle de Roi d'Angleterre.

Au reſte que ces loix d'Oleron, à l'exemple de celles des Rhodiens ayent été reçues avec un tel applaudiſſement, dès qu'elles parurent, qu'elles devinrent une regle générale de déciſion, ſur les matieres maritimes, comme l'auteur le déclare; il n'en eſt pas moins abſurde de conclure delà, que le Roi d'Angleterre étoit reconnu ſouverain des mers : car enfin, la raiſon a droit de commander aux hommes par tout. Ainſi quand il ſeroit vrai que ces jugemens d'Oleron auroient reçu l'empreinte de l'autorité des Rois d'Angleterre, il n'en réſulteroit rien en faveur de leur prétendue ſouveraineté des mers, qui ne pût être appliqué tout de même aux auteurs des Ordonnances du Conſulat, de Wiſbuy & de la Hanſe Teutonique, dont les autres nations ont également adopté les déciſions à meſure qu'elles leur ont été connues. C'eſt ce qu'atteſte Vinnius, tant dans ſa préface ſur Peckius que ſur la loi premiere ff. *ad legem Rhodiam* (*fol.* 190.)

Pour revenir à l'ancienneté des jugemens d'Oleron que j'ai annoncé ci-deſſus, remonter beaucoup plus haut que l'année 1266, époque de ſa premiere édition connue, il y en a une preuve à laquelle, ce me ſemble, on ne peut ſe refuſer. C'eſt celle qui réſulte de l'Edit d'Henri III. Roi d'Angleterre, Duc de Normandie & d'Aquitaine, en date de l'an 1226, rapporté par Cleirac ſur l'art. 26 des mêmes jugemens d'Oleron, (pag. 97 de l'édition de 1661, ou p. 81 de celle de 1671 à Rouen.

Il eſt queſtion dans cet Edit des naufrages, & les diſpoſitions qu'il contient, different eſſentiellement de celles des jugemens d'Oleron, dans la partie concernant l'uſage qu'on devoit faire, de ce qui reſtoit du naufrage, faute de réclamation.

Aux termes de l'art. 30 de ces jugemens d'Oleron, en cas de naufrage & ſans diſtinction, les Seigneurs étoient obligés d'aider à mettre les effets en ſûreté, & de les garder un an pour les remettre à ceux à qui ils feroient trouvés appartenir.

L'année expirée ſans réclamation, ils devoient faire vendre publiquement les effets ſauvés & en employer le prix, *à marier pauvres filles, ou en autres œuvres pitoyables, ſans en rien retenir ſur peine d'excommunication.* Du reſte nul autre article pour déclarer qu'à défaut de réclamation, les biens naufragés feroient devolus au fiſc.

Au lieu que par l'Edit dont il s'agit, il eſt décidé. 1°. Que ſi quelqu'un échappe du naufrage & gagne le rivage, tout ſera laiſſé dans le navire à ſa diſpoſition, ſans que perſonne ait droit d'y toucher. 2°. Que ſi perſonne n'échappe, & néanmoins il ſe trouve quelque bête vivante dans le navire, ou qui ait gagné la terre; alors il eſt enjoint aux officiers du Roi, ou des Seigneurs, de mettre ſous la main de Juſtice le navire & tout ce qui en dépend, avec les effets, & d'en confier la garde à quatre hommes de confiance durant trois mois, pour en faire la délivrance aux propriétaires. 3°. Qu'après les trois mois ſans réclamation, les choſes ſauvées feront acquiſes au Roi ou à ſes ſucceſſeurs à titre de droit de naufrage, *nomine ejecti*, ou à qui en aura le droit. 4°. Enfin que ſi le naufrage eſt tel qu'il n'échappe ni homme, ni bête, dès-lors tout ce qui proviendra du naufrage ſera dévolu au Roi ou aux Seigneurs ayant droit de naufrage.

On voit combien ces diſpoſitions ſont oppoſées à celles des Jugemens d'Oleron. Il n'eſt pas naturel cependant de penſer que ces Jugemens ayent pu déroger à un Edit porté préciſément pour ſervir de loi perpétuelle ſur le fait des naufrages, avec abolition des coutumes contraires. La conſéquence eſt donc inévitable; que ces Jugemens d'Oleron, ſont antérieurs de beaucoup, non ſeulement à la date de l'édition de 1266; mais encore à celle de cet Edit, qui y a dérogé en cette partie, ſous l'énonciation des coutumes contraires qu'il a déclaré abolir.

Delà il s'enſuit en même-temps que Cleirac a eu raiſon d'attribuer à la Reine Eléonor la premiere collection de ces Jugemens d'Oleron.

L'élégant & judicieux Auteur de l'Hiſtoire de la Rochelle dans ſa deſcription Chorographique de l'Aunis (p. 83 & 84,) n'en fait pas difficulté non plus. L'un & l'autre, pour combattre Selden, ſe prévalent de ce que ce Code nautique eſt en vieux langage François, accompagné de termes Gaſcons, ſans aucun mêlange d'idiôme Normand ou Anglois.

J'ajouterai une circonſtance non moins propre à prouver que ces loix ont effectivement une origine Françoiſe. Cette circonſtance eſt que de tout temps leurs déciſions ont été extrêmement reſpectées en France; & la preuve en réſulte de l'article 19 du très-ancien mémoire inſéré dans Fontanon, à la ſuite du titre de l'Amiral (*fol.* 1617.) où il eſt dit, que la juſtice ſur le fait de la marine, *ſera adminiſtré ſelon les droits Jugemens, conſtitués & uſagés d'Oleron.*

Les Ordonnances de Wisbuy que l'on trouve dans Cleirac & dont la date, ſuivant Selden, ne remonte pas au-delà de l'année 1288, comme il a été ci-deſſus obſervé; viennent immédiatement après les Jugemens d'Oleron. Elles ont eu cela de commun avec ces Jugemens qu'elles ont été adoptées par les autres nations dès qu'elles ont paru. Limiers dans ſon hiſtoire de Suede, imprimée à Amſterdam en 1721, dit, qu'elles étoient autrefois auſſi eſtimées dans la mer Baltique, qu'ailleurs les loix Rhodiennes & les Jugemens d'Oleron. Loccenius dans ſa préface en parle en ces termes. *Quæ leges, eamdem fermè autoritatem hodiè obtinent, quam olim leges Rhodiæ.*

Viennent enſuite les Ordonnances de la Hanſe Teutonique publiées pour la premiere fois à Lubeck en 1591, & non en 1597, comme le prétend Cleirac, pag. 195.) Elles ont depuis été revues, corrigées & augmentées en 1614, le 23 Mai, dans une aſſemblée des députés des villes Hanſéatiques tenue à cette fin dans la même ville de Lubeck.

Dans cette derniere compilation qui a pour titre, *jus hanſeaticum maritimum,* la diſtribution des matieres a été faite en un aſſez grand nombre d'articles, rangés ſous 15 chapitres ou titres. Elle eſt beaucoup mieux digérée que la premiere; mais le fonds eſt le même à quelques changemens près. On la trouve en latin dans Kuricke avec des notes. Pour ce qui eſt de la premiere collection, elle eſt en François auſſi-bien que l'Ordonnance de Wisbuy, dans le recueil de Cleirac, à la ſuite des Jugemens d'Oleron.

Au ſujet de la Hanſe Teutonique, Servin (tom. 1 de ſes plaidoyers, pag. 510 & 511,) dit, après en avoir fait l'éloge, que notre nation a toujours été en confraternité avec cette compagnie, alliance

confirmée * par des Lettres-Patentes d'Henri IV, du mois de Novembre 1604, qu'il rapporte ensuite.

Tout cela indépendamment des loix maritimes des Prussiens, des Danois, des Suédois & autres habitans des côtes de la mer du Nord & de la Baltique, doit être consulté, pour avoir une idée nette des principes & des usages de la navigation relative au commerce par mer.

Pour ce qui est des contrats maritimes, on peut mettre au rang des loix anciennes qui en indiquent aussi les principess, le traité de Cleirac intitulé, *le guidon de la mer*, puisque c'est une collection de tout ce qui se pratiquoit à cet égard de son temps, en y joignant, quant aux assurances en particulier, les Ordonnances qui ont pour titre, les assurances d'Anvers & d'Amsterdam.

Ce n'est pas tout, il faut encore avoir recours aux divers auteurs qui ont traité ces matieres, & ce n'est pas la partie la moins rebutante de cette étude; parce que, communément, ce qu'il y a de bon dans ces auteurs, est noyé dans un fatras d'inutilités ou d'érudition fastueuse. Je n'en excepte pas même Cleirac, le seul auteur François que nous ayons en ce genre, comme je l'ai déjà dit, quoique pourtant il y ait plus à profiter avec lui qu'avec les jurisconsultes étrangers, autres toutefois que *Casa Regis*, dont les décisions sont plus conformes à nos mœurs, à nos usages en général & à la droite raison.

La liste des auteurs étrangers qui ont écrit spécialement sur la jurisprudence maritime, seroit trop longue. Il suffira d'indiquer ceux qui se sont fait une certaine réputation, outre ceux compris dans une collection *in-fol.* imprimée d'abord à Cologne en 1623, & ensuite à Amsterdam en 1669; à la tête de laquelle collection sont les décisions de la Rote de Gênes, suivies d'un grand nombre de traités dont les plus considérables sont ceux de Stracha, auteur vraiment estimable.

Une autre collection d'auteurs moins anciens, est celle qui comprend les œuvres de Stypmannus, de Loccenius & de Kuricke, réimprimée *in*-4°. à Magdebourg en 1740, sous le titre de *scriptorum de jure nautico & maritimo fasciculus*, *&c.* Je dis réimprimées, parce que les traités de ces auteurs avoient déjà été imprimés séparément; savoir, celui de Stypmannus en 1661, *in*-4°. à Stralsunde, dont un exemplaire est à la Bibliotheque du Roi; (sous la lettre E, N°. 241;) celui de Loccenius, auteur Suédois, petit format *in*-12.

* Elle avoit aussi été confirmée par Charles VIII. en 1482. Hist. de la Rochelle, T. II. p. 453.

à Stockolm en 1652, & celui de Reinoldus Kuricke, *ad jus maritimum hanseaticum, cum notis, & diatribâ de assecurationibus, item variæ questiones, &c. in-4°.* à Hambourg, 1667.

Ces deux éditions, non plus que la collection de 1740, ne se trouvent point dans la Bibliotheque du Roi.

Stypmannus & Kuricke ont été réimprimés sans aucun changement. Il n'en a pas été de même de Loccenius. Dans la collection de 1740, il y a été fait quelques additions peu considérables, & plusieurs transpositions de nombres, sans qu'on en voye la raison. On y a retranché sans nécessité tout de même, sur-tout le premier chapitre du troisieme livre ; ce qui a interverti l'ordre numérique de tous les chapitres du même livre, le second étant le premier ; ainsi du reste jusqu'à la fin.

Dans mes citations de Loccenius, j'ai cru devoir préférer l'édition de 1652, comme étant plus complette que la derniere. La différence ne se fera guere remarquer néanmoins que par rapport au troisieme livre, & il ne faudra l'attribuer qu'à la suppression qui a été faite dans la collection du premier chapitre de ce livre 3.

A ces trois auteurs on peut associer Arnoldus Vinnius qui a donné des notes sur Pierre Peckius en 1647, comme l'indique sa préface, notes réimprimées à Amsterdam en 1668 *in*-12.

Tous quatre ont été contemporains ; cependant Kuricke a écrit le dernier, puisqu'il cite les autres & qu'aucun ne le cite.

A ne faire attention qu'au titre de l'édition du petit traité des avaries de Quintin Weytsen, Conseiller de la Cour de Hollande, imprimé à Amsterdam en 1703, chez Jacques Desbordes : on croiroit que ce traité est postérieur à tous ceux qui viennent d'être indiqués ; mais ce n'est qu'une réimpression. Il résulte en effet de l'épître de l'éditeur datée à la Haye, du 17 Novembre 1651, qu'il avoit déjà paru en Hollandois long-temps auparavant. Aussi dans le corps de l'ouvrage ne trouve-t-on point de date d'Arrêt ou jugement postérieur à l'année 1551. Cela n'empêche pas néanmoins que ce petit traité en François n'ait son mérite ; & c'est pour cela aussi que *Casa Regis* qui l'a traduit en latin, l'a mis à la tête du troisieme volume de ses œuvres avec les notes de Vanléewen & de Mathieu de Vicq.

Cet auteur *Casa Regis*, est sans contredit le meilleur de tous. C'est aussi celui qui a écrit le dernier sur cette matiere. Ses ouvrages imprimés en partie, pour la premiere fois, sous ses yeux, ont été réimprimés, peu de temps après sa mort, avec des augmentations, en 1740, en trois volumes in-folio.

Je

Je ne parle point de Targa & de quelques autres qui n'ont composé qu'en Italien, quoique très-estimables. Je ne parle point non plus de Julius Ferretus, de Ravenne, dont nous avons en latin un ouvrage imprimé à Venise en 1579 *in*-4°. sous le titre, *de jure & re navali*, &c. parce que ce traité ne vaut guere la peine d'être lu. L'auteur mourut en 1547, & ce fut son fils qui, le donnant au public en 1579, ne craignit point de le dédier à Charles-Quint.

Il est encore quelques autres auteurs qui ne méritent pas plus une notice particuliere, quoiqu'on y trouve quelques décisions fort bonnes.

Mais ce qu'il importe tout autrement, essentiellement de connoître, ce sont les Ordonnances, Edits, Déclarations, Arrêts du Conseil & Réglemens intervenus depuis la présente Ordonnance, & qui y ont apporté de si grands changemens sur une infinité d'objets, afin de savoir à quoi il faut actuellement s'en tenir. C'est aussi à quoi j'ai donné une attention singuliere.

Et comme les réglemens antérieurs servent presque toujours à mieux faire entendre les postérieurs, & que d'ailleurs il est des lecteurs jaloux de vérifier les preuves, j'ai été vivement sollicité, de joindre à cet ouvrage, une compilation de toutes nos loix maritimes tant anciennes que modernes, pour servir de code nautique.

La difficulté de compléter une collection d'une aussi grande étendue & d'en faire la distribution suivant l'ordre des matieres pour éviter la confusion, n'est pas précisément ce qui m'a empêché de me rendre à cette invitation; c'est la crainte bien fondée d'exciter les plaintes du public, à la vue de cette même collection, dont le moindre défaut auroit été son inutilité à bien des égards.

Il auroit fallu en effet, pour ne pas la tronquer, y faire entrer un très-grand nombre, d'Edits de création de charges & offices, qui n'ont dû leur naissance qu'aux besoins pressans de l'Etat en diverses occasions, & qui heureusement ne subsistent plus; un plus grand nombre encore d'Ordonnances que les circonstances ont occasionnées, & qui ont cessé avec ces mêmes circonstances, ou subitement ou par degrés, après différentes modifications; enfin une multitude prodigieuse de Réglemens passagers, souvent contradictoires entr'eux, ou tellement changés dans la suite, qu'il a fallu depuis, rassembler dans des Réglemens généraux sur divers objets, celles de leurs dispositions que l'on a jugé devoir renouveller.

Tout cela réuni & recueilli avec soin, en multipliant considérablement les volumes, auroit fait nécessairement une compilation desagréable, aussi suspecte d'intérêt qu'inutile au fonds. C'eût été d'ailleurs

anticiper ſur la belle & magnifique collection générale des Ordonnances, commencée par feu Mrs. de Lauriere & Secouſſe, & qui eſt continuée avec tant de ſuccès.

Cependant j'ai cru devoir me prêter à la délicateſſe ſcrupuleuſe de ceux des lecteurs qui, toujours en garde contre la bonne foi ou l'exactitude des auteurs, refuſent de les en croire ſur leur parole en fait de preuves. J'ai donc pris le parti de les ſatisfaire en leur fourniſſant les miennes; mais avec choix & réſerve, me contentant de donner, dans les endroits convenables, des copies des pieces eſſentielles; c'eſt-à-dire, des Ordonnances & Réglemens qui font loi aujourd'hui, & pour tout le reſte, d'indiquer dans une notice ſommaire & analytique, les Réglemens antérieurs ou intermédiaires, avec les divers changemens qu'ils ont éprouvés, en remontant à la ſource autant qu'il a été poſſible.

Tout autre plan auroit été, ce ſemble, ſujet à critique. Par exemple, ſur le fait des invalides de la marine, à quoi bon tranſcrire tout ce qui les concerne? N'eſt-ce pas aſſez de préſenter l'Edit du mois de Juillet 1720, qui les renferme tous, après avoir fait un récit hiſtorique abrégé des anciens Réglemens, & d'y joindre les Ordonnances poſtérieures? Pourquoi tout de même ne pas s'en tenir, par rapport aux gardes-côtes, au Réglement général de 1716, & à ce qui l'a ſuivi?

A l'égard des priſes, des matelots & autres gens de mer, des congés, de la navigation & du commerce aux iſles, des devoirs des capitaines, &c. quel cahos ne ſeroit-ce point, ſi l'on rapportoit tout au long tous les Réglemens qui concernent ces matieres, tandis qu'il y en a un ſi grand nombre hors d'uſage? Il convenoit donc de ſe borner à ceux qui ſubſiſtent actuellement, après avoir marqué épiſodiquement, les divers changemens que les autres ont eſſuyés, & pour l'ordinaire les raiſons de ces mêmes changemens.

Au reſte on reconnoîtra aiſément, qu'en cela, je n'ai pas cherché à m'épargner du travail. Il eſt tout autrement facile de tranſcrire des pieces que d'en faire l'analyſe. Peut-être même que quelques-uns trouveront que j'aurai trop rapporté des ces pieces.

Seroit-il néceſſaire d'avertir que cet ouvrage eſt borné abſolument à l'Ordonnance de la marine du mois d'Août 1681, ſans influence ſur l'Ordonnance militaire concernant auſſi la marine, en date du 15 Avril 1689. Il eſt vrai que cette derniere Ordonnance eſt citée en pluſieurs endroits de ce Commentaire; mais ce n'eſt pas en vue de l'interpréter; c'eſt ſeulement pour indiquer, tantôt les diſpoſitions qu'elle contient, conformes à celle-ci, tantôt les changemens qu'elle y a faits,

concernans principalement la police de la navigation relative au commerce, & la jurisdiction de l'Amirauté. Tout le reste ayant été consacré à perfectionner l'établissement du bel ordre qu'on admire dans la marine royale, est étranger à notre Ordonnance, où il n'est question que d'instruire les navigateurs, les commerçans & tous ceux que regarde la police de la mer, de leurs obligations réciproques ou respectives, & des regles à suivre pour la décision des différens qui peuvent s'élever entr'eux, à l'occasion du commerce maritime, si fécond en événemens propres à faire naître des contestations ou des doutes.

Reste de savoir si j'aurai été assez heureux pour remplir une partie de mon objet; car c'est tout ce que j'ai pu raisonnablement espérer, ayant à traiter une matiere, tout à la fois si vaste, si épineuse, & si peu connue de nos auteurs Jurisconsultes. Privé du secours des guides, on court risque de broncher à chaque pas en cherchant, au milieu des ténebres, à se frayer des routes dans des lieux escarpés bordés de précipices. S'il m'eût été possible de me procurer des autres grandes villes de commerce maritimes, les mêmes éclaircissemens que j'ai eu l'avantage de trouver ici & à Marseille, je produirois mon ouvrage avec un peu plus de confiance.

Pour y suppléer en quelque sorte, j'ai souhaité un temps, d'avoir à ma disposition, cette multitude de parères consignés dans les archives des différentes chambres de commerce du Royaume. Mais à la difficulté d'y réussir qui m'a arrêté d'abord, s'est jointe une considération plus puissante encore pour me retenir. Je veux dire l'inutilité d'un pareil supplément par rapport aux points de droit, dont il n'appartient pas aux négocians de donner la solution.

Des parères en effet ne pourroient être utiles pour l'interprétation de l'Ordonnance qu'autant qu'ils attesteroient des usages généralement suivis; & ces sortes d'usages, assez rares, peuvent être connus sans ce secours.

Que dirai-je de plus ? Loin de solliciter l'indulgence des lecteurs éclairés, auxquels seuls je m'adresse ici, je souhaite sincérement que mes fautes & mes erreurs excitent assez leur zele pour se charger du soin de les faire remarquer, par des critiques judicieuses & raisonnées. Je pardonne même d'avance à ceux qui pourroient y mettre de l'humeur. Comme je n'ai eu que le bien public en vue, lui refuser le sacrifice de mon amour propre, ce seroit regretter celui que je lui ai fait, depuis plus de 40 ans, de mes travaux & de mes veilles.

TABLE

Des Livres & des Titres de l'Ordonnance contenus dans ce Volume.

LIVRE PREMIER.

Des Officiers de l'Amirauté & de leur Juriſdiction.

LIVRE SECOND.

Des gens & des bâtimens de mer.

LIVRE TROISIEME.

Des Contrats Maritimes.

TABLE

Des Édits, Déclarations, Ordonnances, Arrêts du Conseil & Réglemens rapportés dans ce premier Volume par ordre alphabétique des matieres.

A

Compétence

Conduite.

Congé.

Consignation.

Consuls, Consulat.

Contrebande.

Convois.

D

Députés, V. *Consuls.*

Désertion.

Discipline des Classes & des Matelots.

L

Loyers des Matelots, V. *Convois.*

M

Maître, V. *Capitaine.*

Matelots, V. *Désertion.*

R

Rapports.

V

Voyage rompu.



TABLE GÉNÉRALE

Des Édits, Déclarations, Ordonnances, Arrêts du Conseil & Réglemens insérés dans tout l'Ouvrage suivant l'ordre Chronologique.

1701 2 Fév. *Ordonnance pour prendre un aumônier lorsqu'il y a trente hommes d'équipage.* T. 1, liv. 2, tit. 2, art. 1, pag. 468.

1702 8 Mars. *Ordonnance pour la pêche des morues.* T. 2, liv. 5, tit. 6, art. 1, pag. 781.

1702 25 Juillet. *Arrêt qui assujettit à prendre des congés, les vaisseaux du Roi fretés aux particuliers.* T. 1, liv. 1, tit. 10, art. 3, p. 288.

1702 29 Juillet. *Arrêt qui adjuge les amendes & confiscations à M. l'Amiral.* T. 1, liv. 1, tit. 1, art. 10, pag. 86 & suiv.

1702 30 Août. *Ordonnance qui oblige de prendre un aumônier sur les corsaires de 100 tonneaux.* T. 1, liv. 2, tit. 2, art. 1, pag. 468.

1702 7 Sept. *Lettres patentes sur l'arrêt ci-dessus du 29 Juillet 1702, concernant les amendes & confiscations.* T. 1, liv. 1, tit. 1, art. 10, pag. 89.

1703 17 Janv. *Lettres patentes sur le Réglement de Strasbourg du 24 Octobre 1681*, T. 1, liv. 2, tit. 8, art. 1, pag. 566.

1703 20 Mars. *Arrêt pour les amendes & confiscations en faveur de M. l'Amiral, & pour la compétence en matiere de contrebande sur mer.* T. 1, liv. 1, tit. 1, art. 10, pag. 91.

1704 18 Juin. *Ordonnance au sujet du coup d'assurance.* T. 2, liv. 3, tit. 9, art. 5, pag. 242.

1704 23 Juillet. *Réglement, vaisseaux neutres quand peuvent être de bonne prise ou non.* T. 2, liv. 3, tit. 9, art. 6, pag. 248.

1705 11 Mars. *Ordonnance, aumônier sur les corsaires d'un pont & demi, & de 60 hommes.* liv. 2, tit. 2, art. 1, pag. 469.

1705 18 Mars. *Ordonnance qui défend d'arrêter les vaisseaux étrangers munis des passe-ports du Roi.* T. 2, liv. 3, tit. 9, art. 4, pag. 238.

1705 28 Mars. *Arrêt au sujet des réclamateurs d'effets des prises.* T. 2, liv. 3, tit. 9, art. 30, pag. 337.

1705 23 Déc. *Arrêt sur le même sujet*, Ibid. pag. 338.

1706 23 Janv. *Arrêt en faveur de M. l'Amiral pour les prises faites sans commission, & pour les rançons non permises.* T. 1, liv. 1, tit. 1, art. 10, pag. 93.

1706 27 Janv. *Réglement concernant les rançons.* T. 2, liv. 3, tit. 9, art. 19, pag. 289. V. *l'article 14 de la Déclaration du 15 Mai 1756*, pag. 384.

1707 13 Août. *Arrêt qui donne au Secrétaire général de la marine voix délibérative au jugement des prises.* T. 2, l. 3, tit. 9, art. 21, p. 319.

1707 26 Nov. *Arrêt qui assujettit les vaisseaux de la Compagnie des Indes comme les autres à prendre des congés & à faire leurs rapports à l'Amirauté.* T. 1, liv. 1, tit. 10, art. 3, pag. 289.

1709 17 Juillet. *Lettre de M. de Pontchartrain, qui recommande aux Officiers de l'Amirauté de tenir la main à l'exécution des Ordonnances concernant l'aumônier.* T. 1, liv. 2, tit. 2, art. 1, pag. 469.

1709 25 Sept. *Lettre du Roi Louis XIV. concernant la punition du pillage des prises.* T. 2, liv. 3, tit. 9, art. 20, pag. 294.

1710 2 Fév. *Lettre de Louis XIV. sur le jet des papiers à la mer.* T. 2, liv. 3, tit. 9, art. 11, pag. 268.

1719 31 Janv. *Arrêt qui fait défenses de troubler les Greffiers d'Amirauté dans les fonctions de leurs charges & droits y attribués.* T. 1, liv. 1, tit. 1, art. 2, pag. 63.

1719 27 Fév. *Ordonnance pour les pilotins de la Rochelle.* T. 1, liv. 2, tit. 4, pag. 484.

1719 10 Juillet. *Ordonnance qui défend de charger aucunes marchandises dans le Levant sur des bâtimens étrangers.* T. 1, liv. 1, tit. 9, p. 237.

1719 25 Juillet. *Ordonnance qui enjoint aux capitaines de prendre les matelots dégradés qui leur seront donnés par les Consuls.* liv. 2, tit. 7, art. 10, pag. 559.

1720 Juillet. *Edit concernant les Chanceliers de Consulats.* T. 1, liv. 1, tit. 9, art. 16, pag. 260.

1720 Juillet. *Edit concernant les Invalides de la marine.* T. 1, liv. 3, tit. 4, art. 11, pag. 727 & suiv.

1720 7 Sept. *Ordonnance de l'Amirauté de la Rochelle concernant la perception des droits de quais & cales.* T. 2, liv. 4, tit. 1, art. 19, pag. 474.

1720 30 Déc. *Déclaration en interprétation de l'Edit des Invalides.* pag. 746.

1721 8 Avril. *Ordonnance qui défend aux capitaines de tirer des coups de canon dans les rades des colonies sans nécessité.* T. 1, liv. 2, tit. 1, art. 20, pag. 446.

1721 23 Déc. *Ordonnance au sujet des matelots qui désertent dans les colonies.* T. 1, liv. 2, tit. 7, art. 3, pag. 537.

1722 21 Janv. *Ordonnance qui défend d'allumer du feu dans les vaisseaux étant dans le havre de la Rochelle.* T. 2, liv. 4, tit. 1, art. 14, pag. 465.

1722 8 Mars. *Réglement qui ordonne que tous les matelots seront compris dans le rôle d'équipage.* T. 1, liv. 2, tit. 1, art. 16, pag. 422.

1722 25 Mai. *Déclaration qui autorise les Consuls à rendre leurs sentences en y appellant deux députés de la nation, &c.* T. 1, liv. 1, tit. 9, art. 13, pag. 256,

1722 12 Juillet. *Déclaration concernant l'établissement royal des Invalides de la marine.* Même T. 1, liv. 3, tit. 4, art. 11, pag. 742.

1722 31 Août. *Réglement sur ce qui doit être observé par les patrons de bateaux, au sujet du rôle d'équipage, &c.* T. 1, liv. 2, tit. 7, pag. 517.

1723 6 Sept. *Arrêt qui déboute le fermier de sa demande à fin d'établissement des droits du petit scel dans les Amirautés.* T. 1, liv. 1, tit. 1, art. 2, pag. 64.

1723 18 Octo. *Arrêt qui assujettit à prendre des congés les maîtres des bâtimens servant au transport des sels des gabelles.* Même liv. 1, tit. 10, art. 3, pag. 294.

1723 20 Oct. *Ordonnance qui permet d'employer dans les équipages un tiers de matelots étrangers.* liv. 2, tit. 7, art. 10, pag. 564.

1724 5 Avril. *Ordonnance en interprétation du Réglement du 28 Janvier 1719 concernant la garde-côte.* T. 2, liv. 4, tit. 6, art. 7, p. 555.

1725 6 Fév. *Ordonnance concernant les pilotins de la Rochelle.* T. 1, liv. 2, tit. 4, pag. 485.

Ordonnance

APPROBATION.

J'AI lu par ordre de Monseigneur le Chancelier, un Manuscrit qui a pour titre : *Nouveau Commentaire sur l'Ordonnance de la Marine, par M. VALIN, Avocat & Procureur du Roi au Siege de l'Amirauté de la Rochelle.* Il m'a paru remplir parfaitement tout ce qu'il a promis, soit pour la conférence de toutes les anciennes Ordonnances & nouveaux Réglemens concernant la navigation & le commerce maritime, tant du Royaume que des pays étrangers, soit pour l'interprétation du texte & la discussion des décisions des Auteurs & Tribunaux qui peuvent concerner cette matiere; soit enfin pour les notes historiques & critiques, & la curiosité des recherches qu'il a fait dans les manuscrits & les dépôts publics; & répondre très-dignement à l'intérêt que doivent prendre toutes les nations au développement de cette partie de notre Jurisprudence. A Paris, ce 13 Septembre 1758. ROUSSELET.

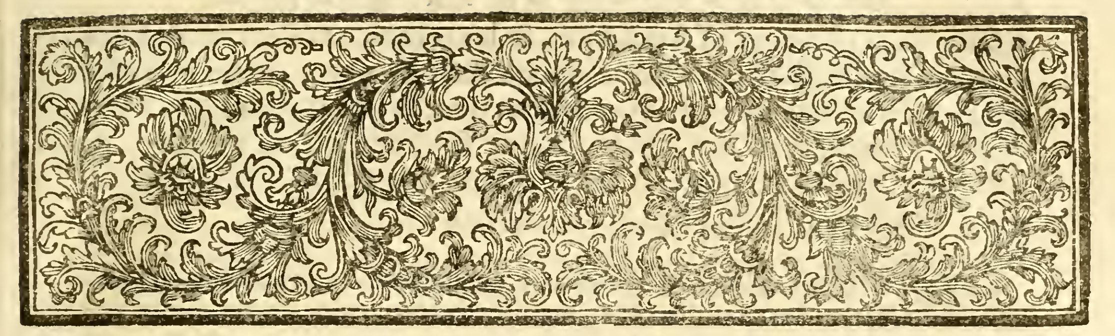
PRIVILEGE DU ROI.

LOUIS PAR LA GRACE DE DIEU, ROI DE FRANCE ET DE NAVARRE: A Nos amés & féaux Conſeillers les Gens tenans nos Cours de Parlement, Maître des Requêtes ordinaires de notre Hôtel, Grand-Conſeil, Prévôt de Paris, Baillifs, Sénéchaux, leurs Lieutenans Civils, & autres nos Juſticiers qu'il appartiendra : SALUT. Notre amé le Sieur VALIN, notre Procureur en l'Amirauté de la Rochelle, Nous a fait expoſer qu'il déſireroit faire imprimer & donner au Public un Ouvrage qui a pour titre : *Nouveau Commentaire ſur l'Ordonnance de la Marine*, s'il nous plaiſoit lui accorder nos Lettres de Privileges pour ce néceſſaires. A CES CAUSES, voulant favorablement traiter l'Expoſant, Nous lui avons permis & permettons par ces préſentes, de faire imprimer ledit Ouvrage autant de fois que bon lui ſemblera, & de le faire vendre & débiter par-tout notre Royaume, pendant le temps de dix années conſécutives, à compter du jour de la date des préſentes. Faiſons défenſes à tous Imprimeurs, Libraires & autres perſonnes de quelque qualité & condition qu'elles ſoient d'en introduire d'impreſſion étrangere dans aucun lieu de notre obéiſſance ; comme auſſi d'imprimer ou faire imprimer, vendre, faire vendre, débiter, ni contrefaire ledit Ouvrage, ni d'en faire aucun extrait, ſous quelque prétexte que ce puiſſe être, ſans la permiſſion expreſſe & par écrit dudit Expoſant, ou de ceux qui auront droit de lui, à peine de confiſcation des Exemplaires contrefaits, de trois mille livres d'amende contre chacun des contrevenans, dont un tiers à Nous, un tiers à l'Hôtel-Dieu de Paris, & l'autre tiers audit Expoſant, ou à celui qui aura droit de lui, & de tous dépens, dommages & intérêts. A la charge que ces Préſentes ſeront enrégiſtrées tout au long ſur le regiſtre de la Communauté des Imprimeurs & Libraires de Paris, dans trois mois de la date d'icelles ; que l'impreſſion dudit Ouvrage ſera faite dans notre Royaume & non ailleurs, en bon papier & beaux caracteres, conformément à la feuille imprimée attachée pour modele ſous le contre-ſcel des Préſentes, que l'Impétrant ſe conformera en tout aux Réglemens de la Librairie, & notamment à celui du 10 Avril 1725 ; qu'avant de l'expoſer en vente, le Manuſcrit qui aura ſervi de copie à l'impreſſion dudit Ouvrage, ſera remis dans le même état où l'Approbation y aura été donnée, ès mains de notre très-cher & féal Chevalier, Chancelier de France, le Sieur de LAMOIGNON ; & qu'il en ſera enſuite remis deux Exemplaires dans notre Bibliotheque publique, un dans celle de notre Château du Louvre, & un dans celle de notre très-cher & féal Chevalier Chancelier de France, le ſieur de LAMOIGNON ; le tout à peine de nullité des préſentes ; du contenu deſquelles vous mandons & enjoignons de faire jouir ledit Expoſant & ſes ayant cauſe, pleinement & paiſiblement ſans ſouffrir qu'il leur ſoit fait aucun trouble ou empêchement. Voulons que la copie des Préſentes qui ſera imprimée tout au long au commencement ou à la fin dudit Ouvrage, ſoit tenue pour duement ſignifiée, & qu'aux copies collationnées par l'un de nos amés & féaux Conſeillers Secrétaires, foi ſoit ajoutée comme à l'Original. Commandons au premier notre Huiſſier ou Sergent ſur ce requis, de faire pour l'exécution d'icelles tous actes requis & néceſſaires, ſans demander autre permiſſion, & nonobſtant clameur de Haro, Charte Normande & Lettres à ce contraires. Car tel eſt notre plaiſir. DONNÉ à Verſailles le ſeizieme jour du mois de Juin, l'an de grace mil ſept cent cinquante-huit, & de notre Regne le quarante-troiſieme. Par le Roi en ſon Conſeil. *Signé*, LE BEGUE.

Regiſtré ſur le Regiſtre 14 de la Chambre Royale des Libraires & Imprimeurs de Paris, N°. 384, fol. 339, conformément au Réglement de 1723, qui fait défenſes, article 4 à toutes perſonnes de quelque qualité & condition qu'elles ſoient, autres que les Libraires & Imprimeurs de vendre, débiter, & faire afficher aucuns livres pour les vendre en leurs noms, ſoit qu'ils s'en diſent les auteurs ou autrement ; à la charge de fournir à la ſuſdite Chambre, neuf Exemplaires preſcrits par l'article 108 du même Réglement. A Paris, le 12 Août 1758, Signé, *P. G. LE MERCIER, Syndic.*

J'ai cédé & tranſporté le préſent Privilege aux Sieurs Jerôme Legier & Pierre Meſnier, Imprimeurs-Libraires de cette Ville, pour en jouir par eux conformément au traité conclu entre nous. A la Rochelle le 21 Mai 1759. VALIN.

Moi MESNIER, je conſens que ledit Sieur LEGIER, réimprime le *Commentaire de l'Ordonnance de la Marine*, s'il le juge à propos, ſans y prétendre rien. A la Rochelle, ce 24 Septembre 1765.



COMMENTAIRE *SUR L'ORDONNANCE* DE LA MARINE,

Du Mois d'Août 1681.



LOUIS PAR LA GRACE DE DIEU, ROI DE FRANCE ET DE NAVARRE : A tous présens & à venir, Salut. Après diverses Ordonnances que nous avons faites, pour régler par de bonnes loix l'administration de la justice & de nos finances, & après la paix glorieuse, dont il a plu à Dieu de couronner nos dernieres victoires, nous avons cru que pour achever le bonheur de nos sujets, il ne restoit plus qu'à leur procurer l'abondance par la facilité & l'augmentation du commerce qui est l'une des principales sources de la félicité des peuples ; & comme celui qui se fait par mer, est le plus considérable, nous avons pris soin d'enrichir nos côtes qui environnent nos États, de nombre de havres & de vaisseaux pour la sûreté & commodité des Navigateurs qui abordent à présent de toutes parts dans les ports de notre Royaume : mais parce qu'il n'est pas moins nécessaire d'affermir le commerce par de bonnes loix, que de le rendre libre & commode, par la bonté des ports & par la force des armes, & que nos Ordonnances, celles de nos prédécesseurs, ni le Droit Romain ne contiennent que très-peu de dispositions pour la décision des différens qui naissent entre les Négocians & les Gens de mer, nous avons estimé, que pour ne rien laisser désirer au bien de la navigation & du commerce, il étoit important de fixer la jurisprudence des contrats maritimes, jusqu'à présent incertaine, de régler la juris-

diction des Officiers de l'Amirauté, & les principaux devoirs de Gens de mer, & d'établir une bonne police dans les ports, côtes & rades qui sont dans l'étendue de notre domination. A CES CAUSES, de l'avis de notre Conseil, & de notre certaine science, pleine puissance & autorité Royale, nous avons dit, déclaré & ordonné, disons, déclarons, ordonnons & nous plaît ce qui suit.

AVANT Louis XIV. nous n'avions ni une marine capable de se faire respecter, ni des ports sûrs & commodes. Notre commerce par conséquent ne pouvant être que gêné & peu étendu, il auroit été inutile de penser à nous donner des loix pour fixer la jurisprudence des contrats maritimes & prévenir les discussions qui pouvoient naître entre les Commerçans & les Gens de mer.

Delà le silence de nos anciennes Ordonnances sur ce sujet. Nos Rois de la premiere race n'en ont pas même publié concernant la marine ; & dans les capitulaires, tant de Charlemagne, que de Louis le Débonnaire & Charles le Chauve, tout se réduit à un seul chapitre, intitulé *De littorum custodia.*

Les premiers Rois de la troisieme race n'ont pas montré plus d'ardeur pour la marine, de sorte qu'avant l'Ordonnance de Charles VI. de l'an 1400 nous n'avions point encore de loix maritimes.

Depuis cette époque jusqu'à François premier, il n'y a que la petite Ordonnance de 1480 rendue uniquement en faveur de l'Amiral de Bourbon.

Nous en avons deux de François premier, l'une de 1517, & l'autre de 1543; toutes deux en faveur des Amiraux de la Trimouille & Dannebault, & conformes, pour le fond, à celle de 1400 ; mais un peu plus étendues.

Henri III. en fit aussi une en 1584, à la requisition de l'Amiral de Joyeuse, & ce n'est guere qu'une copie de celle de 1543.

Au surplus toutes ces Ordonnances n'avoient pour objet, à proprement parler, que le Réglement des droits & de la jurisdiction de l'Amiral.

De tous temps, à la vérité, la France, tant par ses propres forces, qu'avec le secours de ses alliés, ou des étrangers neutres, avoit fait des armemens maritimes en état de faire trembler les puissances qui en étoient l'objet, ou de leur disputer l'empire de la mer ; on en peut juger par l'ample recueil que Lapopeliniere & le P. Fournier ont fait des batailles gagnées sur mer par les François : mais les occasions qui avoient donné lieu à ces armemens venant à cesser, il n'étoit plus question de forces navales. Les vaisseaux étoient vendus, ou dépérissoient faute d'entretien, parce que nous n'avions ni ports de sûreté, ni chantiers, ni magasins, ni arcenaux fournis de ce qui est nécessaire pour tenir toujours un certain nombre de vaisseaux en état.

En un mot nous n'avions point anciennement de marine, quoiqu'en dise l'abbé Velly, dans sa nouvelle Histoire de France, où il prétend, tome premier, pag. 68, qu'il y en avoit une, dès le temps de Childebert premier en 519. Ce qu'il ajoute » que Thierry, Roi d'Austrasie, avoit envoyé Théodebert son fils, combattre Cochiline prince Danois qui avoit fait une descente » sur les terres d'Austrasie ; ce héros atteignit le prince Danois, lorsqu'il étoit » sur le point de se rembarquer, le défit & le tua de sa propre main, d'où s'en- » suivit la prise de la flotte des Danois par celle de France » n'est pas non

plus une preuve ; & si Charlemagne, comme il l'insinue pag. 473 & 474, prévoyant les maux que causeroient un jour à la France, les Danois qui avoient osé insulter les côtes, du Royaume, malgré le haut degré de sa puissance, fit construire une si prodigieuse quantité de vaisseaux pour la défense des côtes, qu'il y en avoit depuis l'embouchure du Tibre jusqu'à l'extrêmité de la Germanie, après avoir établi à Boulogne en 808 le principal arsenal de sa marine ; il n'en est pas moins vrai que peu de temps après la mort de ce grand Prince, il ne fut plus question de marine en France, & qu'il ne s'y fit dans la suite d'armemens par mer que lorsque les circonstances passageres l'exigeoient.

Il est vrai que l'Angleterre & l'Espagne, les seules Puissances alors dont les entreprises par mer pussent exciter notre vigilance ou notre jalousie, en userent long-temps de même, au moyen de quoi, les choses étant égales, nous n'avions besoin d'armer par mer que lorsque nous les voyions armer de leur côté ; mais enfin au commencement du seizieme siecle, elles avoient déjà une sorte de marine réglée, & nous n'avions point encore songé à nous en appercevoir.

Il ne faut s'en prendre évidemment qu'à nos longues dissentions domestiques, & aux guerres que nous avions en même temps à soutenir au-dehors, puisque Henri IV. ne fut pas plutôt paisible possesseur d'un Trône qu'il avoit conquis, autant par sa constance héroïque & par l'éclat de ses vertus, que par la force de ses armes, qu'il pensa sérieusement à faire jouir ses sujets des douceurs de son regne, & à leur procurer entr'autres avantages, un commerce étendu, source naturelle d'abondance, de richesses & de splendeur, d'où naissent le crédit des nations, la considération qu'elles s'acquiert, & la force politique qu'elles ajoutent à leurs forces réelles respectives.

Dans cette vue il forma le plan d'une marine : il favorisa l'établissement de plusieurs compagnies de négocians, auxquelles il accorda des privileges capables de leur faire trouver un ample dédommagement des avances extraordinaires qu'elles avoient à faire, pour le succès des divers objets qu'elles devoient embrasser, tant aux Indes qu'à l'Amérique. Celui de la pêche, premier fruit des découvertes des François sur les côtes de l'Amérique septentrionale, n'avoit garde d'échapper à ses soins : il pourvut donc aux succès de cette pêche, en assurant nos possessions sur ces côtes, & en les étendant en même temps, de maniere à mettre les Sauvages des contrées voisines dans les intérêts de la nation, à la faveur des liaisons que forme nécessairement l'habitude d'un commerce réciproque, où président la candeur & la bonne foi.

Ce n'étoit pas par la terreur des armes, ni en mettant à prix la tête de ces Indiens, qu'il s'agissoit de nous étendre sur les terreins ; c'étoit en leur faisant aimer la douceur de notre gouvernement ; exemple dont les Anglois, nos implacables ennemis, en paix comme en guerre, n'ont pas su profiter, pour notre bonheur ; autrement ces derniers venus, à force d'entreprises & d'injustices nous auroient enfin chassé d'un pays où nous étions connus cent ans avant eux.

La mort précipitée de ce grand Prince, l'enleva au milieu de ses travaux pour l'exécution de tant d'utiles projets.

Louis XIII. son successeur, eut trop d'affaires sur les bras les premieres années de son regne, pour pouvoir reprendre & suivre constamment cet important ouvrage. Ce ne fut même que sous le ministere du Cardinal de Ri-

chelieu qu'on y travailla efficacement. En conséquence, dans l'Ordonnance du mois de Janvier 1629, furent insérés plusieurs articles tendans tous à la fois à établir l'ordre dans la marine Royale, & une bonne police dans la navigation marchande.

(*a*) Dans la suite le Cardinal de Richelieu fit dresser divers Edits & Réglemens relatifs à ce double objet; & quoiqu'ils n'ayent pas été publiés, ils n'en ont pas moins servi à former en parti la présente Ordonnance & celle de 1689.

Mais des entreprises de cette nature ne peuvent réussir que par des gradations lentes, à raison des soins assidus & des dépenses excessives qu'elles exigent. De sorte qu'à la mort de ce Ministre incomparable, qui fut suivie d'assez près de celle du Roi son maître, bien loin que les choses fussent rendues à leur perfection, il en restoit beaucoup plus à faire qu'il n'y en avoit de préparées; & la gloire de la consommation de l'ouvrage, avec même de nouveaux accroissemens, étoit réservée à Louis XIV. Il étoit de la destinée de ce Prince, que son regne fût l'époque mémorable de la grandeur, de la puissance & de la majesté de la France, dans toutes les parties qui constituent la force & la splendeur d'un Etat.

Pour ne point sortir de notre sujet, bornons nous à justifier en peu de mots, ce que ce grand Roi, dans ce préambule d'Ordonnance a déclaré avoir fait pour l'accroissement de la navigation & du commerce maritime du Royaume.

(*b*) A son avénement à la Couronne, la France n'avoit que quelques vaisseaux de guerre, avec deux ports simplement ébauchés; & dès l'année 1669, sa marine étoit composée de trente vaisseaux de ligne, dont deux de cent trente canons, l'un nommé *le Royal Louis*, l'autre *le Soleil Royal*; un autre de cent vingt canons nommé *le Dauphin Royal*; deux autres de cent dix canons chacun nommés l'un *le Royal*, l'autre *le Monarque*. On y comptoit outre cela quarante-un vaisseaux depuis soixante jusqu'à quarante canons; dix-sept frégates depuis trente canons jusqu'à 6; cinq tartanes & 6 galiotes, dont deux à rames.

Ces forces maritimes, sans compter les galeres, étoient distribuées dans les ports de Toulon & de Brest, où par les soins de ce Prince, avoient déjà été construits, ces magnifiques magasins, arsenaux & autres bâtimens nécessaires à la construction, à l'équipement & à l'avitaillement des vaisseaux: superbes édifices que l'on ne peut considérer sans une admiration toujours nouvelle.

La marine augmentant tous les jours, ce Prince ajouta à ces deux premiers ports celui de Rochefort qui ne le cede point aux deux autres en magnificence; à quoi il faut joindre Dunkerque, le Havre de Grace & divers autres ports rendus propres à servir au besoin de retraite aux vaisseaux.

Ainsi avant même cette Ordonnance, notre marine s'étoit rendue redoutable sur les deux mers du Levant & de la Manche aux Espagnols & aux Hollandois. Elle avoit encore eu la gloire de prêter un secours utile aux Anglois. Ces derniers n'eussent pas affecté l'empire de la mer, ou n'eussent pas au mépris du droit des gens & de toute bonne foi, fait éclater si audacieusement

(*a*) Manuscrit de la Bibliotheque de S. A. S. Mgr. le Duc de Penthievre, n. 848, *fol. 4, verso.*

(*b*) Manuscrit de la même Bibliotheque.

leur syſtême d'uſurpation, ſi moins tranquilles ſur l'exécution des traités, nous euſſions plutôt ſongé à relever notre marine des pertes qu'elle avoit eſſuyées ſur la fin du regne de Louis *XIV*.

Les premiers ſuccès de nos nouveaux efforts ont fait voir que la France ſera toujours en état de ſe remonter en vaiſſeaux autant qu'elle le voudra, & nous ſont de ſûrs garants des avantages que nous pouvons nous en promettre.

Il ne faut, dis-je, que des vaiſſeaux à la France pour reprendre ſur la mer ſon ancienne conſidération ; & c'eſt encore la reſſource que lui a ménagée la prévoyance admirable de Louis XIV. au moyen de ces utiles établiſſemens qu'il a faits, d'un côté pour former & perfectionner continuellement des Officiers de marine, & d'un autre côté pour avoir toujours à coup prêt, un nombre ſuffiſant de matelots expérimentés pour l'équipement des plus grandes flottes, ſans interrompre le commerce maritime du Royaume.

Tel étoit le point de perfection où Louis XIV. avoit porté la marine de France, qu'on lui a vu cent vaiſſeaux de ligne, avec un nombre égal de vaiſſeaux inférieurs. C'eſt auſſi ſous ſon regne qu'a commencé ce commerce floriſſant, qui augmenté dans la ſuite, comme cela étoit inévitable, à la faveur d'une longue paix, propre à faire tourner les idées d'une partie de la nation de ce côté-là, a enfin excité l'envie des Anglois, juſqu'à leur faire oublier qu'ils étoient hommes pour le traverſer & chercher à le ruiner.

L'indignité de leur conduite n'ayant pas eu d'autres motifs que celui de leur injuſte jalouſie, le fruit que nous en devons retirer, eſt de concevoir une haute idée de l'importance de notre commerce, & de demeurer pleinement convaincus, que comme il eſt la principale force des Etats, on ne ſauroit apporter trop de ſoins à le maintenir & à le protéger par les moyens les plus propres, du nombre deſquels, & au premier rang, eſt celui d'avoir toujours ſur pied une marine formidable.

C'eſt ce que Louis XIV. avoit parfaitement compris en commençant, en effet, par faire redouter ſes forces maritimes autant que celles de terre ; mais il ne s'en tint pas là. Les idées de commerce, & ſur-tout du commerce maritime, qui exige des voyages au long cours, n'étoient pas encore aſſez familieres aux François pour qu'ils s'y livraſſent au gré du Souverain, & autant que le bien de l'Etat le demandoit ; il falloit donc les y plier par divers encouragemens & par l'attrait des facilités qui leur ſeroient offertes.

Cela étoit d'autant plus néceſſaire, que ce Prince qui, dans toutes ſes entrepriſes, traitoit toujours les objets en grand, avoit formé le projet d'ouvrir tout à la fois le commerce à ſes Sujets dans toutes les parties du monde, après avoir mis celui de l'intérieur du Royaume ſur un pied, non-ſeulement à nous paſſer des ouvrages des manufactures étrangeres ; mais encore à faire donner la préférence à ceux des nôtres.

Mais pour l'exécution d'un projet ſi noble, il falloit d'abord frayer la route aux particuliers, & leur préparer des établiſſemens dans chacun des endroits où devoit être le centre du commerce. Et comme des dépenſes de cette nature étoient trop au-deſſus des facultés de ceux qui auroient voulu entreprendre d'y commercer pour leur compte particulier & ſans liaiſon d'intérêt avec pluſieurs autres ; delà, la néceſſité de former des compagnies pour chaque branche de ce commerce lointain.

L'exemple en avoit été donné, à la vérité, dès le temps d'Henri IV. & de Louis XIII. entr'autres preuves on trouve.

(*a*) 1°. Les Lettres-patentes données à Fontainebleau le 8 Janvier 1603; enregiſtrées au Parlement le 6 Mars 1605, par leſquelles Henri IV. » nomma le ſieur Montz, ſon Lieutenant-général, pour commander en ſon nom » dans les pays, territoire, côtes & confins de la terre d'Acadie, à commencer dès le quarantieme degré juſqu'au quarante-ſixieme, *comme étant » leſdits pays acquits depuis longues années à la Couronne de France.*

Ces Lettres-patentes furent confirmées par d'autres du 18 Décembre audit an 1603, portant défenſes à tous nos ſujets, autres que ceux qui auroient pouvoir dudit ſieur de Montz, » de trafiquer ès-dits pays depuis le Cape de Roſe » juſqu'au quarantieme degré, comprenant toute l'Acadie, terre de Cap-» Breton, Bayes de St. Clair, de Chaleurs, Iſles Peries, Gaſpay, Chichetz, » Electeau, l'Eſquimaux, Cardonzac, & la riviere de Canada tant d'un côté » que d'autre, & toutes les Bayes & rivieres en dépendans, &c.

2°. L'établiſſement de la Compagnie de Canada, par Edit de Louis XIII. donné au camp devant la Rochelle au mois de Mai 1628, ſous l'autorité du Cardinal de Richelieu, & le contrat accordé avec le même Cardinal, pour la formation de la Compagnie du Cap de Nord, en date du 9 Décembre 1638, confirmé par Arrêt du Conſeil du 26 Mai 1640.

(*b*) 3°. Autre établiſſement d'une Compagnie générale de commerce, par traité conclu au château de Limours le 19 Mai 1626, entre le Cardinal de Richelieu, au nom du Roi, & Nicolas de Witte, dit Scapencas Hollandois, Franciſço Billoly de Bruxelles, & Jean de Meurier ſieur de St. Rémy, demeurant à Rédon en Bretagne, ſtipulans tant pour eux que pour leurs aſſociés François, Flamands & autres.

Cette Compagnie devoit ſe former en France pour y faire tout commerce, y établir des manufactures de toute eſpece, faire conſtruire des vaiſſeaux ou y en introduire en tel nombre qu'elle jugeroit à propos pour commercer dans toutes les parties du monde; en un mot cette Compagnie embraſſoit le commerce en tout genre, maritime & par terre. Les plus grands avantages lui étoient accordés, entr'autres celui de la nobleſſe pour ceux qui dans la premiere année y entroient & y mettoient un fonds de 5000 livres ſans pouvoir le retirer de ſix ans. Cette Compagnie au reſte avoit le titre ſingulier de *Compagnie de la Nacelle de St. Pierre fleurdeliſée.*

On conçoit que les projets de cette Compagnie, étoient trop vaſtes pour qu'elle put ſe ſoutenir : mais il en réſulte toujours que le Cardinal de Richelieu ſe prêtoit à tous les moyens qui s'offroient pour jetter les fondemens d'un grand commerce au-dedans & au-dehors du Royaume.

On peut joindre à tout ceci divers actes d'aſſociation autoriſés d'abord par l'Amiral de Montmorenci en 1600, 1602, 1611, 1615 & 1618, & enſuite, ſoit par le même Cardinal en qualité de grand Maître chef & Surintendant de la navigation & du commerce de France, ſoit par le Duc de Brezé, la Reine mere & le Duc de Vendôme, ſes ſucceſſeurs dans la même charge; &

(*a*) Manuſcrit de la Bibliotheque de M. le Duc de Penthievre.

(*b*) Même manuſcrit où il eſt dit que ce traité a été tiré d'un autre manuſcrit de Mrs. Dupuy étant à la Bibliotheque de M. le Procureur Général, cote 318.

tout ce qu'on en pourra conclure, c'eſt que ce n'étoient encore là que des ébauches & des voyes préparées à des établiſſemens plus ſolides & plus durables.

D'ailleurs ces diſpoſitions n'avoient point un rapport direct avec nos poſſeſſions dans l'Amérique méridionale, ni avec le commerce qu'elles devoient nous mettre en état d'ouvrir ou d'étendre tant aux Indes qu'aux côtes d'Afrique.

C'étoit-là néanmoins le germe fécond d'un commerce immenſe qu'il s'agiſſoit de faire éclore; mais comme il a été obſervé, il falloit pour y réuſſir avoir des forces maritimes capables d'enchaîner la mauvaiſe volonté de nos voiſins, toujours jaloux de notre proſpérité, & diſpoſés à tout entreprendre pour la troubler.

En attendant, Louis XIV. ayant jetté les yeux ſur notre commerce dans l'Amérique ſeptentrionale, où il y avoit moins à faire, ou plutôt, où il n'étoit queſtion que de le ſoutenir pour l'accroître par ſa propre nature, s'appliqua, à l'exemple d'Henri IV. & de Louis XIII. à donner aux Gouverneurs & Commandans qu'il nommoit pour ces pays-là, le privilege d'y trafiquer par eux mêmes ou par les perſonnes qu'ils s'aſſocioient, juſqu'à ce qu'un aſſez grand nombre de Négocians particuliers y euſſent des relations capables d'y entretenir un commerce correſpondant à celui qui pouvoit y être introduit

Tel fut l'objet des Lettres-patentes du mois de Février 1647, par leſquelles le Roi » en confirmant le ſieur Charles de Menou, Chevalier Seigneur de » Charniſey, Gouverneur & ſon Lieutenant général ès-pays & côtes de l'A- » cadie & confins d'icelle en la Nouvelle-France, à commencer dès le bord » de la riviere de St. Laurent, tant le long de la côte de la mer & des Iſles » adjacentes, qu'au-dedans de la terre ferme juſqu'aux Virginies, lui accorda » pour récompenſe de ſervices, le privilege excluſif du trafic & de la traite » des pelleteries avec les ſauvages & habitans dans toute l'étendue deſdits » pays ».

Pareilles Lettres-patentes du 25 Février 1651 en faveur du ſieur Charles de Saint Etienne, Chevalier Seigneur de la Tour, & Ordonnance des 23 Juillet & 7 Octobre 1660, par leſquelles le ſieur Robert Yvon de Saint Maur, fut confirmé dans le privilege de faire ſeul le commerce, pêche, fonte & apprêt des huiles, lards & fanons des baleines, ſardes, chiens & loups de mer. Tout cela indépendamment des Compagnies du Nord & du Canada qui ſubſiſtoient toujours, au lieu & place deſquelles il n'y a plus aujourd'hui que celle du caſtor unie à la Compagnie des Indes : tout autre commerce dans l'Amérique ſeptentrionale ayant été laiſſé libre aux François.

Au ſujet de nos poſſeſſions dans cette partie de l'Amérique, j'obſerverai par occaſion, puiſque c'eſt le ſujet, ou le prétexte que les Anglois ont pris pour commencer les hoſtilités qui ont conduit à la grande guerre qui nous occupe maintenant, j'obſerverai, dis-je, que les Anglois, embarraſſés d'abord dans l'explication qu'ils ont voulu donner à la ceſſion que la France leur avoit faite dans le traité d'Utrecht, de l'Acadie *ſuivant ſes anciennes limites*; & déſeſpérant enfin de faire adopter ſur cela leurs idées, en ſont venus, après avoir auſſi inutilement entrepris de ſe prévaloir d'un prétendu contrat de vente à

eux faite par les ſauvages, juſqu'à oſer ſoutenir qu'ils avoient les premiers découvert ces côtes, quoiqu'ils n'y euſſent pratiqué aucun établiſſement qu'après les François ; comme ſi la découverte ſimple d'un pays, ſuffiſoit pour en acquérir la propriété.

Mais en cela même au reſte, tout indifférente que ſeroit la circonſtance, ils en ont impoſé. La vérité eſt que ce ſont les François qui, les premiers, non-ſeulement ont habité ces côtes, mais encore en ont fait la découverte.

D'Argentré qui a écrit dans un temps non ſuſpect, & où il ne pouvoit prévoir l'injuſtice où les Anglois pourroient un jour ſe porter, atteſte dans ſon hiſtoire de Bretagne, liv. 1er. que ce ſont les Bretons, les Normands & autres François, qui ont découvert les premiers & au plus tard en 1504, le Canada ou Nouvelle France, avec l'Acadie & les pays adjacens.

Ce fait eſt confirmé par un mémoire daté de l'année 1621, temps également non ſuſpect. Ce mémoire que l'on trouve dans l'un des manuſcrits de la Bibliotheque de S. A. S. Monſeigneur le Duc de Penthievre, porte que » les » François ont découvert & fréquenté dès l'année 1504, le pays appellé au » commencement du dix-ſeptieme ſiecle, la Nouvelle-France, lequel pays » comprend, non-ſeulement les Iſles de Terre-neuve, mais auſſi les pays de » Terre-ferme qui ſont en-deçà de la riviere de Canada ou de St. Laurent du » côté du midi, depuis le Cap-de-Sable par la baye de Sainte Marie & de » Sainte Croix juſqu'à ladite riviere de St. Laurent, & depuis icelle tout le » long, juſqu'à ſon embouchure, & delà au port de Gaſpay, aux Iſles de Cap- » Breton, & de rechef audit Cap-de-Sable ».

Une autre preuve toute récente à la vérité, mais d'autant plus déciſive contre les Anglois, qu'elle eſt fournie par un de leurs Auteurs, ſe tire du livre intitulé, *hiſtoire & commerce des Colonies Angloiſes dans l'Amérique ſeptentrionale*, imprimé à Londres en 1755.

Chap. 2, pag. 52, 53 & 54, il y eſt avoué que » la pêche au banc de Terre- » neuve a été pratiquée de tout temps par les François, & bien des années » avant que les Anglois euſſent formé un établiſſement dans l'Iſle de Terre- » neuve. Suivant le rapport des Auteurs, des pêcheurs Baſques fréquentoient » Terre-neuve, avant que Chriſtophe Colomb eût trouvé le Nouveau monde, » & l'on en donne pour preuve, que lorſque Jacques Cartier toucha à Terre- » neuve en 1534, une partie des caps & ports de cette Iſle, portoit des noms » François ou Baſques.

» Guillaume Poſtel, ajoute l'Auteur, veut même que les François ayent » viſité de toute antiquité cette partie de l'Amérique ».

» Corneille Wytfliet attribue, de même que Poſtel, la découverte de Terre- » neuve aux François ; mais il ne la fait pas remonter auſſi haut. *Britones*, » dit-il, *& Normanni, anno a Chriſto 1504, has terras invenere, dum aſellorum* » *marinorum piſcationi intenderent.*

» A ces témoignages on peut joindre celui de Marc l'Eſcarbot, Auteur d'une » hiſtoire de la Nouvelle-France, qui écrivoit en 1608. Voici comme il s'ex- » prime continue l'Auteur. De toute mémoire & dès pluſieurs ſiecles, nos » Dieppois, Malouins, *Rochellois* & mariniers du Havre-de-Grace, de Hon- » fleur & autres lieux, ont les voyages ordinaires en ce pays-là, pour la pê- » cherie des morues, dont ils nourriſſent preſque toute l'Europe, & pour-

» voyent

» voyent tous vaiſſeaux de mer ». V. *infrà* pour la pêche des morues le tit. 6 du liv. 5.

L'Auteur obſerve enſuite que l'Iſle de Terre-neuve, dont la poſſeſſion aſſure celle du banc où ſe fait la pêche, a été long-temps un ſujet de diſpute entre les François & les Anglois ; que les deux nations appliquées à ſe maintenir dans les établiſſemens qu'elles y avoient faits, ont eu des combats à ſe livrer pendant plus d'un ſiecle, qui les rendoient tour-à-tour victorieuſes & vaincues ; & qu'enfin par le traité d'Utrecht, la France céda toute l'Iſle à l'Angleterre, ne ſe réſervant pour ſes pêcheurs que le droit d'y avoir des échafauds & des cabanes dans le temps de la pêche, afin d'y préparer, ſaler & ſécher leur poiſſon ſur les greves, depuis le Cap-de-Bonaviſta juſqu'à la Pointe-riche.

Il ajoute encore, qu'avant cette ceſſion de la France, les Anglois ne faiſoient pas grand cas de la pêche ſur le banc; mais que depuis en ayant reconnu l'importance, ils s'y ſont appliqués de maniere à leur faire concevoir le deſſein d'en priver totalement les François à la premiere occaſion, peu contens d'avoir porté leur pêche beaucoup plus loin que les François depuis cette ceſſion.

Telle eſt l'intolérance des Anglois, & tel le danger d'avoir des voiſins auſſi entreprenans & auſſi injuſtes.

Doit-on être ſurpris après cela, qu'abuſans tout de même de la ceſſion qui leur fut faite par le même traité, de la partie de l'Acadie déſignée par ſes anciennes limites, ils ayent peu à peu pouſſé leurs uſurpations, juſqu'à ne vouloir plus reconnoître pour bornes, les monts Apalaches, que l'Auteur de la nature ſemble avoir faits pour ſervir de limites éternelles entre les deux nations dans cette partie là

Mais ce qu'on aura plus de peine à ſe perſuader, c'eſt que ces mêmes uſurpations des Anglois n'ont été que l'exécution clandeſtine d'un deſſein formé depuis long-temps, d'envahir toutes les poſſeſſions des François dans l'Amérique ſeptentrionale, s'ils ne vouloient pas reconnoître que tout leur droit en cette partie, ils ne le tenoient qu'en fief de la Couronne d'Angleterre.

Une idée auſſi biſarre n'eſt pas facile à concevoir en effet. Cependant la preuve s'en tire du fameux manifeſte publié à Baſton en 1711, ſous le nom de la Reine Anne.

Ce manifeſte avoit pour but l'expulſion des François de toute l'Amérique ſeptentrionale, » à l'exception de ceux qui prêteroient ſerment de fidélité à » la Couronne d'Angleterre : tout cela fondé ſur ce que cette Couronne » avoit des droits & des titres inconteſtables ſur toute cette partie de l'Amé- » rique ».

Cette piece vraiment curieuſe ſe trouve tout au long à la ſuite d'un ouvrage intitulé, *la conduite des François juſtifiée*, brochure imprimée à Utrecht en 1756.

Seroit-ce donc inutilement que cette nation nous auroit averti de nous précautionner à l'avenir contre ſes projets ambitieux ? Et puiſqu'une marine redoutable, telle que l'avoit Louis XIV. eſt l'unique moyen de l'obliger à ſe contenir dans les bornes de la modération que l'équité naturelle devroit ſeule lui preſcrire ; au retour de la paix nous endormirions-nous encore ſur la foi des traités ?

Louis XIV. a été jusqu'ici le modele que notre invincible Monarque a suivi; il le suivra donc encore en cette partie, sans regretter plus long-temps une dépense devenue nécessaire, pour éviter de retomber dans les fâcheuses circonstances où nous avoit jetté la perfidie des Anglois.

La grande puissance de Louis XIV. autant que son active vigilance, a fondé notre commerce, il faut donc le soutenir par les mêmes voies.

L'intérêt de l'Etat l'exige d'autant plus que ce même commerce qui a reçu depuis le regne de ce grand Prince, les accroissemens qu'il avoit prévus & qui en peut recevoir bien d'autres encore, à proportion qu'il sera cultivé, protégé & encouragé, est la véritable source des richesses qui constituent la force d'un Royaume.

Ce n'est plus en effet, ni sur la fertilité du sol d'un pays, ni sur la multitude de ses habitans qu'il faut en mesurer la puissance, mais sur les richesses qui y circulent: & comment jouir de cet avantage sans le commerce? On en peut juger par la comparaison de l'Angleterre & de la Hollande avec l'Allemagne.

Ainsi ceux-là s'abusent d'une étrange sorte, qui frappés des inconvéniens du luxe qu'entraîne comme nécessairement l'abondance des richesses numéraires, en rejettent le blâme sur le commerce, & regrettant la frugale simplicité de nos peres, en sollicitent le retour par tous leurs vœux. Les mœurs pourroient y gagner à la vérité; mais à moins que la réforme ne se fît dans tous les Etats à la fois, celui qui l'embrasseroit deviendroit bientôt la victime de l'ambition des autres. Les principes du gouvernement & la politique respective des nations, doivent varier pour s'accommoder aux circonstances; & tandis que l'on verra les autres peuples s'efforcer à l'envi de s'enrichir par le commerce, sans se rebuter même des difficultés qu'ils y rencontrent; seroit-il de la prudence de négliger de profiter des avantages du nôtre, avec des moyens aussi faciles de l'entretenir & de l'étendre, en ne faisant même que suivre le plan tracé par Louis XIV.

Et qu'on ne dise pas qu'il est des bornes dans lesquelles il convient de se renfermer, qu'un commerce trop étendu prend sur la culture des terres & dépeuple les campagnes. Il seroit aisé de montrer que la dépopulation, terme aujourd'hui si fort à la mode, vient d'une toute autre cause: & comment le commerce, en effet, produiroit-il ce désordre, puisque c'est par la continuité de ses exportations que les productions de la terre reçoivent un prix qui dédommage le cultivateur de ses dépenses & de ses fatigues.

Ce qui seroit un sujet plus légitime de plainte contre la navigation, c'est la perte d'hommes qu'elle cause; mais aussi c'est-là que se forme cette multitude de matelots par qui se renouvellent sans cesse nos forces maritimes. D'ailleurs tous nos navigateurs ne sont pas François; & enfin ce que la France perd en hommes de ce côté-là, elle le regagne au moyen des étrangers qui viennent successivement s'établir dans son sein.

L'idée de ceux qui voudroient qu'on ne s'attachât qu'aux plus riches branches du commerce & qu'on négligeât les autres, ne vaut pas la peine d'être examinée, ou plutôt elle se détruit à la premiere réflexion. Toutes les branches de commerce se prêtent en effet un secours mutuel: de la fraîcheur de chacune dépend la beauté, la vigueur de l'arbre dont elles sont partie; une seule

ne peut languir que les autres ne s'en ressentent, & plus encore si elle se desséche.

Quelques-unes pour produire des fruits moins abondans, n'en doivent donc pas moins être cultivées. Comme elles causent moins de dépense, ce qu'elles rapportent est en proportion avec les autres, auxquelles d'ailleurs, par leur activité, elles communiquent un nouveau degré de force.

Aussi Louis XIV. ne se borna-t-il pas à jetter un coup d'œil indifférent sur la pêche & sur le commerce du Nord; & si à la paix d'Utrecht il céda aux Anglois l'Isle de Terre-neuve, avec une partie de l'Acadie, non-seulement il y fut contraint par les circonstances, mais encore en se réservant tout le Canada, siege principal du commerce des pelleteries avec l'Isle-Royale & tout le territoire contigu à la riviere St. Jean, il stipula expressément pour ses sujets la liberté absolue de la pêche sur le banc de Terre-neuve. Et comme s'il eût prévu les excès auxquels les Anglois se porteroient dans la suite, il fit élever aussi-tôt après l'importante forteresse de Louisbourg; en vue, tout à la fois, d'assurer la liberté de cette pêche, & de prévenir les entreprises qu'ils pourroient tenter sur la riviere de Québec.

Quelle est donc après cela la politique de ceux qui n'estimant nos colonies qu'à raison de ce qui en rentre effectivement dans les coffres du Roi, ont la simplicité de dire que celles de l'Amérique septentrionale ne méritent pas les soins du gouvernement? Ils ne prennent pas garde ces politiques millionaires, que de la conservation de nos possessions dans ce pays-là, dépend essentiellement celles de nos Isles de l'Amérique méridionale, de notre colonie encore naissante de la Louisiane, après quatre-vingt ans d'établissement dans une des plus belles contrées de l'univers; de notre commerce enfin tant à la côte de Guinée & aux Indes orientales, qu'au nord de l'Europe & dans le levant.

Je le répete, toutes les branches du commerce sont en raison réciproque de dépendance les unes des autres, & celle de l'Amérique septentrionale en particulier, quoique la moins abondante par elle-même, est peut-être celle dont la conservation importe le plus à la France. On en peut juger par la conduite que les Anglois ont tenue pour nous l'enlever.

Maintenons donc notre commerce dans son intégrité, & tel que par les soins de Louis XIV. nous nous trouvons heureusement en état d'en jouir. S'il n'en a recueilli que les premiers fruits, achetés bien cherement, c'est qu'il lui a fallu du temps & de grandes dépenses pour le fonder & l'affermir.

Il n'y avoit qu'un Prince tel que lui, qui fût capable de former un aussi grand projet & de l'exécuter. Quelle combinaison de vues, & quels obstacles à surmonter? Mais le plus grand après avoir créé une marine formidable, étoit de plier aux idées de la navigation & du commerce maritime, une nation qui ne soupiroit que pour la gloire des combats.

Ce n'est pas que par goût pour les courses maritimes, où il y avoit des hazards à affronter, elle n'eût fait la découverte de plusieurs belles & vastes contrées; ce n'est pas non plus que jusque-là elle eût regardé avec indifférence le commerce maritime dans les pays éloignés; mais au lieu de penser à faire des établissemens solides dans les riches pays de l'Amérique dont elle avoit pris possession, son inconstance naturelle lui avoit fait préférer le commerce des Indes & des contrées de l'Amérique occupées par les Espagnols &

Portugais ; & cela malgré les terribles exemples de cruauté dont plusieurs milliers de François avoient été les déplorables victimes depuis près d'un siecle.

La relation de ces étonnantes cruautés des Espagnols & des Portugais, que l'on trouve dans un des manuscrits *in-fol.* de la Bibliotheque de S. A. S. Monseigneur le Duc de Penthievre, saisit d'une telle horreur, que l'on ne peut en soutenir la lecture sans interruption.

La jalousie & la fureur de ces deux nations pour le maintien de leur commerce alloit si loin, qu'ils traitoient avec la même inhumanité, & ceux qu'ils trouvoient en pleine mer, & ceux qu'ils surprenoient faisant le commerce dans leurs parages.

Pour y remédier, il fut stipulé par les traités de paix que les actes d'hostilités ne pourroient être exercés en deçà du premier méridien pour l'Occident, & en deçà du tropique du cancer pour le midi, soit que les navires allassent aux Indes & à l'Amérique, ou qu'ils en revinssent ; mais qu'au delà de l'un ou de l'autre terme les vaisseaux seroient de bonne prise de part & d'autre.

Au mépris de ces traités les Portugais & les Espagnols ayant encore eu l'injustice d'arrêter nos vaisseaux ; sur les plaintes qu'en porterent nos armateurs & négocians, Louis XIII. par une déclaration du premier Juillet 1634, » enjoignit à ses sujets d'observer les traités, à condition que les Espagnols & » les Portugais eussent à s'y conformer aussi, sauf à en user comme par le passé, » au sujet des vaisseaux qui seroient rencontrés au delà des limites désignées, » jusqu'à ce que les Espagnols & les Portugais eussent laissé la liberté du com» merce aux Indes & à l'Amérique, & afin de terminer les difficultés élevées » au sujet du méridien, il fut fixé *à l'Isle de Fer*, sans s'arrêter à l'opinion de » ceux qui le plaçoient aux Açores.

Dès-lors nous faisions donc le commerce de l'Amérique & des Indes : mais qu'étoit-ce en comparaison de celui que se proposoit Louis XIV ? D'ailleurs il falloit peupler & mettre en valeur nos Isles de l'Amérique qui devoient être le centre de ce commerce immense ; & ce ne pouvoit être là l'ouvrage des particuliers. Delà la nécessité de former des compagnies puissantes, soutenues de toute l'autorité royale, & excités par l'attrait des plus grands avantages, joints à des fonds considérables tirés des finances de l'Etat.

Ainsi parurent tout à la fois au mois de Mai 1664, ces deux célebres Compagnies, connues l'une, sous le nom de Compagnie des Indes orientales, & l'autre sous celui de Compagnie des Indes occidentales.

La premiere subsiste encore aujourd'hui, sous le titre de Compagnie des Indes simplement, parce que le commerce qui en fait le principal objet n'est pas de nature à être embrassé par des particuliers isolés & sans association. L'autre ne fit que se montrer pour ainsi dire, ayant été supprimée dix ans après, l'objet que Louis XIV. s'étoit proposé en l'établissant, s'étant trouvé rempli dans ce court intervalle.

Cette derniere Compagnie avoit dans son partage la seigneurie de nos Isles de l'Amérique qu'elle devoit peupler & améliorer avec le privilege exclusif d'y faire le commerce. Elle avoit exclusivement le privilege d'y introduire seule des noirs pour y défricher & cultiver les terres ; à l'effet de quoi ce n'étoit qu'à elle que la traite des noirs à la côte de Guinée étoit permise.

Dans les vues du Prince, le commerce aux Isles & à la côte de Guinée, n'é-

toit pas interdit aux particuliers ; mais ils ne pouvoient y aller commercer ſans la permiſſion de cette Compagnie qui leur délivroit même les congés néceſſaires pour cette navigation.

Peu de temps après, & par Arrêts du Conſeil d'Etat des 10 Septembre 1668 & 12 Juin 1669, il fut réglé qu'elle ne donneroit plus les congés, & que ſur ſes permiſſions, il ſeroit expédié des paſſeports du Roi. Un des motifs de la formalité des paſſeports du Roi, étoit de connoître par-là l'étendue du commerce que les particuliers pouvoient faire dans ces Iſles, afin de régler ſur cela le temps de l'exiſtence de la Compagnie qui ne devoit être qu'un établiſſement paſſager.

D'abord elle n'accordoit la permiſſion de commercer aux Iſles & à la côte de Guinée, qu'à condition par les armateurs de lui payer 6 liv. par tonneau du port de chaque navire pour aller, & en outre cinq pour cent en nature des marchandiſes de retour du cru du pays.

Mais comme le premier droit de 6 liv. par tonneau étoit trop onéreux au commerce, il fut ſupprimé par Arrêt du Conſeil du 9 Novembre 1669, qui laiſſa ſubſiſter encore quelque temps celui de cinq pour cent des marchandiſes de retour.

Cependant par rapport aux Negres qui ſeroient tranſportés à l'avenir de la côte de Guinée aux Iſles de l'Amérique, un autre Arrêt du Conſeil du 26 Août 1670 déchargea en plein les armateurs du droit de cinq pour cent à cet égard ; au moyen de quoi il ne reſtoit plus que le droit de cinq pour cent ſur les marchandiſes, droit qui, pour encourager d'autant plus ce commerce, fut enfin réduit à trois pour cent par un autre Arrêt du 4 Juin 1671. En même-temps toutes les marchandiſes deſtinées pour l'Amérique furent déclarées exemptes de tous droits de ſorties & autres généralement quelconques, au lieu que par l'Arrêt du Conſeil du 30 Mai 1664, elles n'en avoient été affranchies que pour moitié; exemption qui fut enſuite confirmée, de même que pour les marchandiſes deſtinées pour la côte de Guinée, par autres Arrêts des 18 Septembre & 25 Novembre de la même année 1671.

Celle des droits d'octrois avoit déjà été accordée par celui du 12 Février 1665, & renouvellée par autre du 4 Octobre 1672, elle a enfin été ſolemnellement confirmée, de même que celle de tous droits des fermes, par lettres-patentes du mois d'Avril 1717, art. 3 & 4.

Une prompte augmentation du nombre des Negres, ayant auſſi paru néceſſaire ; pour y exciter les armateurs, par Ordonnance du 13 Janvier 1672 : il leur fut attribué dix livres de gratification pour chaque tête de noirs qu'ils feroient paſſer de la côte de Guinée aux Iſles, & 3 liv. au Capitaine qui les y conduiroit.

En conſidération de ces exemptions, comme le pays avoit encore beſoin d'un ſecours d'habitans, de vaches, de chevaux & d'âneſſes, les armateurs avoient été chargés d'y en porter un certain nombre ; mais par le même Arrêt du 25 Novembre 1671, ils furent encore diſpenſés de cette obligation. Cependant les beſoins des colonies augmentant à proportion du commerce qui s'y faiſoit, cette derniere diſpenſe dura peu, & depuis il n'a plus été queſtion de la renouveller par rapport aux engagés, comme on le verra ſur l'art. 16, tit. 1, liv. 2, du Capitaine.

A tous ces encouragemens, Louis XIV. enjoignit encore d'autres non moins propres à hâter l'exécution de ses projets de commerce. Comme il ne se trouva pas d'abord dans le Royaume un nombre suffisant de navires pour une navigation vive & soutenue; le premier remede qu'imagina ce Prince fut de rendre un Arrêt dans son Conseil de Commerce, en date du 5 Décembre 1664, par lequel, outre la compatibilité du commerce avec la noblesse, il offrit diverses récompenses à ceux qui bâtiroient des vaisseaux ou qui en acheteroient au-dessus de cent tonneaux, pour leur faire faire des voyages dans la mer Baltique, ou pour porter des hommes & des femmes dans nos colonies; gratifications qu'il eut soin de renouveller par autres Arrêts des 7 Septembre 1669 & 15 Octobre 1679.

Pour l'activité du commerce du nord en particulier, il fit publier aussi une Ordonnance le 15 Janvier 1671, portant qu'il seroit accordé aux Maîtres de navires François frétés pour la Compagnie, chargée de cette partie du commerce, cent sols par tonneau, au delà de ce qui seroit réglé pour le fret des vaisseaux Hollandois, employés par la même Compagnie, lesquels cent sols d'augmentation par tonneau seroient payés; savoir, 40 sols par ladite Compagnie, & 3 liv. pour le compte de Sa Majesté.

Un Arrêt du Conseil du 7 Décembre 1669, avoit déjà invité les étrangers propriétaires de navires à venir s'établir dans quelque Port du Royaume, en leur offrant une gratification de cent sols aussi par tonneau pour chaque navire de 100 tonneaux, & de 6 liv. également par tonneau pour ceux au-dessus de 100 tonneaux; à la charge par eux néanmoins de déclarer au Greffe de l'Amirauté, que leur intention étoit de demeurer dans le Royaume.

Gratification encore de 4 liv. par tonneau pour quiconque feroit bâtir ou acheter des vaisseaux au-dessus de 100 tonneaux en pays étranger, pour en faire l'introduction dans le Royaume, par Arrêt du Conseil du 28 Octobre 1679.

Dans le même temps, le commerce n'étoit pas interdit aux étrangers dans les Ports de France; mais il ne leur étoit permis qu'à la charge de payer 50 sols par tonneau. A l'égard des Flamands, l'imposition étoit d'un écu par tonneau; Ordonnance du 29 Décembre 1673, renouvellée par autre du 2 Mars 1684, qui l'étendit en même temps aux sujets du Roi d'Espagne.

La révocation de l'Edit de Nantes ayant laissé un certain vuide dans nos ports, il intervint un Arrêt du Conseil du 11 Janvier 1686, par lequel il fut permis aux étrangers, de quelque religion qu'ils fussent, de venir commercer en France, d'y séjourner avec leurs familles & leurs domestiques, autant de temps qu'il leur plairoit, & d'en sortir ensuite en toute liberté.

Quoique cet événement soit postérieur à notre Ordonnance, j'ai cru que sa liaison avec les objets précédens, tous relatifs aux mesures prises par Louis XIV. pour rendre le commerce du Royaume florissant, ne permettoit pas de l'en détacher.

Par la même raison, je puis observer ici que ce grand Roi, après avoir dirigé par lui-même les grandes opérations du commerce dans son Conseil privé, nommé le Conseil du commerce dès l'année 1664, établit enfin un Conseil de commerce séparé, par Arrêt du 29 Juin 1700, qu'ensuite il créa six Intendans de commerce, par Edit du mois de Mai 1708, & qu'il ordonna qu'il y eût des Chambres de commerce en certaines villes du Royaume.

Celle de la ville de la Rochelle fut ordonnée par Arrêt du 21 Octobre 1710, mais elle n'a été réellement établie, qu'en conséquence d'un second Arrêt du 15 Juillet 1719.

Reprenons; dès que ce Prince eût vu que l'ardeur de ses Sujets pour le commerce, sur-tout pour celui des Isles de l'Amérique, avoit répondu à ses intentions, il se hâta de révoquer l'octroi de la Compagnie des Indes Occidentales, en un mot de la supprimer comme devenue superflue désormais : ainsi elle ne subsista que dix ans, l'époque de sa suppression étant fixée par l'Edit du mois de Décembre 1674.

Il a été observé qu'avant les Arrêts des 10 Septembre 1668 & 12 Juin 1669, cette Compagnie, non-seulement donnoit les permissions pour le commerce de ces Isles, mais encore délivroit les congés nécessaires pour cette navigation; que dans la suite le Roi ordonna que ces voyages ne se feroient à l'avenir qu'à la faveur des passeports de la Cour, & qu'un des motifs de cette condition imposée aux Armateurs pour cette sorte de commerce, étoit de reconnoître avec certitude les progrès que les particuliers y feroient.

Mais il y en avoit un autre plus intéressant encore; c'étoit d'empêcher que les étrangers ne partageassent ce commerce avec les François; & c'est pour cela que par ce dernier Arrêt du 12 Juin 1669, il fut ordonné que les passeports du Roi ne seroient plus délivrés que sur des certificats des Directeurs de la Compagnie, & que l'enregistrement en seroit fait au Greffe des Amirautés des lieux du départ des vaisseaux, avec soumission de la part des Armateurs de ramener leurs navires, ou dans les mêmes ports ou en quelqu'autre du Royaume. Ce qui fut confirmé tant par autre Arrêt du 1 Juillet 1670, qui exigea de plus le certificat des Officiers de l'Amirauté, portant que le navire pour lequel le passeport étoit demandé, étoit actuellement dans leur port, que par un autre Arrêt encore du 30 Décembre de la même année 1670; le tout sous peine de confiscation avec 1500 liv. d'amende contre les contrevenans, & sur plus grande peine en cas de récidive.

Avant ce temps-là, au moyen des permissious clandestines que la Compagnie donnoit aux étrangers, ils s'étoient en quelque sorte emparés du commerce de nos Isles; d'où il étoit arrivé, que pour mettre un frein à leur cupidité, les Gouverneurs avoient introduit l'usage de fixer le prix de leurs marchandises de même que celui des sucres & autres denrées qui leur étoient données en échange; & cet usage ils l'étendirent aux François après qu'ils eurent rétabli leur commerce, à la faveur des ordres précis du Roi qui en excluoient absolument les étrangers.

Et comme cet usage étoit un abus intolérable tendant à la ruine entiere du commerce, il intervint une Ordonnance du 9 Juin 1670, portant » qu'à » l'avenir, toutes les marchandises qui seroient portées de France dans les » Colonies, seroient vendues & débitées, soit en gros soit en détail, à tel » prix, clauses & conditions, dont les vendeurs & les acheteurs convien- » droient, avec défenses à tous Officiers & autres, de mettre aucun prix aux- » dites marchandises, ni aux sucres pris en échange, sous quelque prétexte » que ce fût.

Il n'étoit plus question après cela que d'empêcher que les étrangers ne participassent plus à notre commerce des Isles; & Louis XIV. quand il

n'auroit pas eu l'exemple des autres nations, qui toutes ſans exception avoient conſtamment exclus les étrangers du commerce de leurs colonies, entendoit trop bien les intérêts de ſa gloire & de l'Etat pour négliger les précautions convenables à ce ſujet.

Pour y parvenir plus ſûrement, à la formalité à laquelle il aſſujettit les Armateurs, de prendre des paſſeports de la Cour de la maniere ci-deſſus marquée, il joignit les défenſes les plus expreſſes à ſes Sujets d'aſſocier aucuns étranger à leur commerce & de leur prêter leur nom directement ni indirectement; défenſes qui, renouvellées par Ordonnance des 10 Juin 1670, & 22 Mai 1671, à peine de 500 liv. d'amende & de punition corporelle en cas de récidive, furent réitérées encore par autres, des 18 Juillet audit an, 23 Avril, 5 Août & 13 Septembre 1686 qui ajouterent à la peine de la premiere convention celle de la confiſcation & de 1500 liv. d'amende.

Depuis ce temps-là, ces réglemens ſi ſages & ſi ſalutaires, n'ont pas éprouvé la moindre variation : ils ont au contraire ſolemnellement été renouvellés.

1°. Par le réglement général du 20 Août 1698, à l'occaſion du commerce prohibé qui s'étoit introduit aux Iſles de l'Amérique durant la guerre, terminée par la paix de Riſwick.

2°. Par les fameuſes Lettres-patentes du mois d'Avril 1717. Elles avoient été précédées du réglement du 12 Janvier de la même année, tendant au même but en cette partie, en ce que par l'article 16 du tit. 4, il étoit défendu à tous marchands, maîtres, capitaines & autres gens de mer, navigeans dans les mers de l'Amérique d'y faire aucun commerce avec les étrangers, & d'aborder dans ce deſſein aux côtes & Iſles de leurs établiſſemens, ſur peine, pour la premiere fois, de confiſcation des vaiſſeaux avec leur chargement, & des galeres en cas de récidive contre les maîtres & les matelots qui auroient fait cette navigation.

3°. Enfin, par l'Edit du mois d'Octobre 1727, portant réitération des défenſes faites aux étrangers de commercer dans nos Iſles & Colonies de l'Amérique, ſous des peines très-ſéveres.

Le ſeul changement qui ſoit ſurvenu, c'eſt que depuis 1715, il n'a plus été néceſſaire de ſe munir d'un paſſeport de la Cour pour aller aux Iſles de l'Amérique, & qu'il a ſuffi de prendre un congé de M. l'Amiral, comme pour toute autre navigation, parce que la Cour a penſé avec fondement, que notre commerce étoit aſſez affermi & aſſez brillant pour n'avoir plus à appréhender que les étrangers y priſſent part qu'autant que les Gouverneurs & les Intendans oublieroient leur devoir.

Cependant cette excluſion des étrangers ſi naturelle & ſi conforme à la droite raiſon, comme à la ſaine politique, a été miſe en problême depuis peu, à tel point, qu'il a fallu toute la fermeté du grand Miniſtre qui préſidoit alors à la marine, pour faire triompher le véritable intérêt de la nation, & tout l'aſcendant que lui donnoit la ſupériorité de ſon génie pour y ramener les eſprits.

Propoſer l'admiſſion des Neutres comme l'unique moyen de conſerver nos colonies, cela étoit digne, après tout, d'un ſiecle philoſophe à la maniere de celui-ci où l'on donne toute à la raiſon, parce que la frivolité y tient lieu de raiſon. A force d'argumens ſophiſtiques, on prétendoit prouver qu'il étoit juſte de ſacrifier le commerce du Royaume, peut-être ſans retour, & avec

même

même le danger évident de voir paſſer au pouvoir de l'ennemi, ces mêmes colonies que l'on vouloit conſerver dans tout leur éclat; & cela de peur d'altérer un peu le bien-être de ces ſuperbes colons, qui ſemblent ne tenir à la France qu'à proportion des avantages qu'ils en retirent, & qui en temps de guerre ne croyent pas devoir en partager avec elles les malheurs ni les inconvéniens.

C'étoit pour une auſſi belle cauſe que nos rationaliſtes s'épuiſoient en colifichets métaphyſiques, ou l'ironie ajoutant la raillerie aux faux calculs, s'efforçoit de jetter un ridicule amer ſur les trop juſtes alarmes des négocians réunis du Royaume. Quand leurs ariſtarques auroient été aux gages des Anglois, auroient-ils pu mieux les ſervir, & trahir les intérêts de la patrie? Abandonner tout notre commerce de l'Amérique aux étrangers, diſons mieux à nos ennemis, par la ſeule crainte que nous ne puiſſions pas le ſoutenir comme en pleine paix; quel heureux expédient!

Ce projet auſſi préjudiciable que honteux à la nation, & malgré cela tellement appuyé qu'il a penſé l'emporter, a enfin heureuſement échoué, parce qu'il auroit éprouvé le même ſort ſous Louis XIV. & que par un effet marqué de la Providence, l'on voit que l'eſprit du gouvernement de ce grand Roi influe toujours ſur les délibérations des miniſtres, dans toutes les occaſions critiques.

Ce Prince n'avoit pas cru ſeulement devoir ſe précautionner contre le commerce des étrangers dans nos colonies, il avoit encore étendu ſes vues juſqu'à interdire tout commerce, tant aux Officiers commandans ſes vaiſſeaux, & aux Intendans, Commiſſaires & autres Officiers de marine, qu'aux Gouverneurs, Commandans & autres Officiers des colonies.

Le but de ces défenſes, par rapport aux Capitaines & Officiers ſervans ſur les vaiſſeaux du Roi, étoit tout à la fois, que ces vaiſſeaux fuſſent toujours en état de combattre pour ſoutenir l'honneur du pavillon, n'étant pas embarraſſés par des marchandiſes, à la conſervation deſquelles ceux qui y ſeroient intéreſſés, ſongeroient plus qu'à la gloire de la nation; & d'empêcher que ces Officiers ne fiſſent un tort conſidérable au commerce des négocians par les préférences qu'ils auroient ſu ſe faire donner à leur préjudice.

Ce ſecond motif regardoit tout de même les Intendans & Commiſſaires de la marine, auſſi-bien que les Gouverneurs & autres Officiers des colonies; mais il y avoit de plus pour ceux-ci la crainte de l'abus de leur autorité.

Louis XIV. porta toutes ces défenſes dès le commencement de l'établiſſement de notre commerce aux Iſles de l'Amérique, & parce qu'elles étoient aſſez mal obſervées, il fut obligé de les réitérer plus d'une fois.

L'Ordonnance la plus remarquable à ce ſujet eſt celle du 20 Août 1691, par laquelle il fut défendu, comme autrefois, » tant aux Capitaines & autres » Officiers des vaiſſeaux du Roi, d'y embarquer aucunes marchandiſes, qu'aux » Intendans de marine, Commiſſaires-ordonnateurs, Commiſſaires & Com- » mis aux Claſſes & autres Employés dans la marine, de faire aucun com- » merce directement ni indirectement, ni de prendre part ſous leur nom, ou » ſous un nom interpoſé, ſous quelque prétexte que ce fût, dans les vaiſſeaux

» & effets de leur chargement appartenant aux sujets du Roi, le tout à peine » de cassation & de 3000 liv. d'amende, applicable un tiers au dénonciateur, » un tiers au profit des pauvres du port, & l'autre tiers au Roi.

En vain ces défenses furent-elles renouvellées encore, sur-tout pour les Capitaines & Officiers de vaisseau, par une autre Ordonnance du 22 Octobre 1692, par l'art. 9 du Réglement du 20 Août 1698, sur peine de privation des appointemens & de cassation, & par une derniere Ordonnance du 20 Octobre 1706; jamais Ordonnances n'ont été plus mal exécutées par le plus grand nombre; & voilà la source des affronts que notre pavillon a essuyé en diverses rencontres, aussi-bien que de nos malheurs sur mer dans la précédente guerre.

Cependant comment après cela concilier la conduite de quelques-uns de ces Officiers, avec le dédain qu'ils affectent pour le commerce, jusqu'à se servir d'expressions indécentes pour se défendre d'escorter les navires marchands? Le commerce n'auroit-il donc plus de prix à leurs yeux, que lorsqu'ils le font eux mêmes au mépris des Loix de l'Etat?

Du reste, par l'article premier de ce Réglement du 20 Août 1698, pour arrêter le cours du commerce prohibé que la guerre avoit occasionné à l'Amérique, & y rétablir le commerce légitime au profit de la nation, & des droits des fermes en même temps, il fut ordonné que » nul propriétaire de navire » ou autre bâtiment destiné pour nos Isles, ne pourroit l'y envoyer qu'après » en avoir obtenu la permission par un passeport de Sa Majesté, qui ne seroit » expédié que sur un certificat de l'Amirauté, portant que le vaisseau étoit » actuellement dans le port; lequel certificat seroit envoyé au Directeur géné» ral du commerce. « Il falloit ensuite » que le passeport fût enregistré au » Greffe de l'Amirauté où le vaisseau étoit expédié, & enfin que l'armateur » & le Capitaine donnassent caution, qui seroit reçue en présence du Commis » des Fermes, pour l'exécution des clauses & conditions qui y seroient ex» primées pour le retour en France, & pour le payement des droits dans le » lieu de la décharge ».

Les autres articles avoient aussi pour objet d'empêcher le commerce étranger & interlope, les uns en assignant des récompenses à ceux qui se conformeroient à la volonté du Roi, les autres en prononçant des amendes & autres peines contre les infracteurs de la regle.

Les Gouverneurs, Commandans, Intendans & autres Officiers n'y étoient pas oubliés, parce que ç'a toujours été par eux que le commerce des François a le plus souffert dans tous les temps. Mais Louis XIV. tout absolu qu'il étoit, ne pouvoit se faire obéir en cette partie, à une aussi grande distance, sur-tout dans un point de cette nature, où l'esprit d'avarice & le desir de s'enrichir rapidement étouffent tout sentiment d'honneur aussi-bien que de subordination.

Lors de la suppression de la Compagnie des Indes occidentales, par Edit du mois de Décembre 1674, le droit de trois pour cent sur les marchandises venant de l'Amérique, à quoi avoit été réduit celui de cinq pour cent établi dans l'origine, se trouva dévolu au Roi, & continua d'être payé sous le nom de droit du domaine d'occident. Il l'a été aussi depuis jusqu'à présent, & cela sans augmentation, excepté qu'en l'année 1727, par une Déclaration du Roi du 10 Novembre, il fut imposé un nouveau droit de demi pour cent, pour le pro-

duit être employé aux dépenses nécessaires pour empêcher le commerce interlope aux Isles.

Ce droit auquel les Négocians eux-mêmes ont donné lieu, dans l'espérance de remédier par-là aux abus plus que tolérés par les Gouverneurs & Commandans des colonies, ne devoit durer que trois ans; mais il a été prorogé depuis réguliérement de trois ans en trois ans par Arrêts du Conseil, & il subsiste encore aujourd'hui. Il n'est résulté delà qu'une surcharge pour le commerce, sans qu'il en ait retiré aucun soulagement.

La Compagnie des Indes occidentales, avant sa suppression, avoit déjà souffert un démembrement par l'établissement de la Compagnie du Sénégal, dont le commerce comprenoit le Sénégal, la riviere de Gambie, & autres lieux de la côte d'Afrique, depuis le Cap-Verd jusqu'au Cap de Bonne-Espérance.

Cette nouvelle Compagnie devoit naturellement suivre le sort de celle dont elle avoit été détachée: cependant elle fut confirmée par Lettres-patentes des mois de Juin 1679 & Juillet 1681. Par ces dernieres elle fut appellée seconde Compagnie du Sénégal; & il en fut établi une troisieme par autres Lettres-patentes du mois de Mars 1696.

La traite des Noirs a essuyé bien des variations. Le privilege exclusif, pour vingt années, en fut accordé à la Compagnie de Guinée établie par Edit du mois de Janvier 1685. A l'expiration du délai, cette Compagnie en obtint la prorogation jusqu'au mois de Novembre 1713, sous le nom de traité de l'Assiente.

A l'échéance de ce nouveau terme, il y eut des propositions pour le renouvellement du privilege: mais le Roi préféra la liberté du commerce, & en conséquence, par Lettres-patentes du mois de Janvier 1716, ce commerce fut rendu libre à tous les négocians & armateurs des Villes ayant la faculté de commercer aux colonies, avec les mêmes exemptions qu'avoit la Compagnie, à condition néanmoins par l'article 3, de payer au Trésorier-général de la marine 20 livres par têtes de Négres qui seroient débarqués à l'Amérique, & par rapport à la traite de la poudre d'or, de payer 3 liv. par tonneau, le tout au retour des navires de France.

Ces sortes d'armemens ne pouvoient alors se faire que dans les ports de Rouen, la Rochelle, Bourdeaux & Nantes.

Il fut réglé ensuite par une Déclaration du Roi du 14 Décembre de la même année, concernant les Négrillons & les Négrittes, qu'il ne seroit payé que les deux tiers du droit pour les Négrillons, & la moitié pour les Négrites.

Un Arrêt du Conseil du 27 Septembre 1720, révoqua cette liberté du commerce de Guinée, & rétablit la Compagnie créée en 1685, avec réunion à perpétuité à la Compagnie des Indes, à laquelle furent accordés les mêmes droits & privileges dont la premiere avoit joui, & de plus non-seulement l'exemption des 20 liv. par tête de Négres, & des 3 livres par tonneau, que le Roi avoit imposé sur les navires des particuliers; mais encore une gratification de 13 liv. par tête de Noirs qu'elle introduiroit aux Isles & colonies de l'Amérique, & de 20 liv. pour chaque marc de poudre d'or qu'elle feroit entrer dans le Royaume.

Au moyen de cette disposition toujours subsistante, les particuliers ne peuvent plus faire le commerce de Guinée qu'avec la permission de cette Compa-

gnie, à laquelle ils payent pour chaque tête de Négres, Négreſſes, Négrillons & Négrittes indiſtinctement, qu'ils introduiſent à l'Amérique, la ſomme de 10 liv. argent de France, au retour des navires dans le port du Royaume où ſe fait le déſarmement. Il n'eſt rien dû pour la traite de la poudre d'or.

Cette Compagnie au reſte ne peut permettre ce commerce qu'aux négocians des Villes qui ont la faculté de commercer aux colonies. Arrêt du Conſeil du 30 Septembre 1741.

Au temps de cette Ordonnance, il n'étoit encore pas queſtion de notre colonie de la Louiſiane. Ce pays ſi beau & ſi fertile étoit à peine découvert, on n'en connoiſſoit point la valeur; & il en a été de même long-temps encore après, parce qu'on n'en recevoit que des rapports infideles.

Sur de meilleurs mémoires, on penſa enfin à y faire un établiſſement ſolide. Pour cet effet la Compagnie d'occident fut formée par Lettres-patentes du mois d'Août 1717, avec le privilege excluſif d'y faire le commerce, & de recevoir tous les caſtors gras & ſecs que les habitans de la colonie de Canada traiteroient dans le pays. Cet octroi qui étoit pour vingt-cinq ans, à compter du premier Janvier 1718, juſqu'au dernier Décembre 1742, fut confirmé, ſpécialement pour la traite des caſtors par Arrêt du Conſeil du 11 Juillet 1718, revêtu de Lettres-patentes du même jour.

L'article 5 de cet Arrêt du Conſeil a fixé le prix des caſtors gras à 3 liv. la livre, & celui des caſtors ſecs à 1 liv. 10 ſols.

Les différens à naître à ce ſujet ont été déclarés dans les articles 19 & 20 de la compétence des Officiers de l'Amirauté, ſauf l'appel à l'ordinaire, ſi les caſtors ſont trouvés dans des vaiſſeaux, barques ou chaloupes. Hors delà, c'eſt aux Intendans dans les provinces, & au Lieutenant-général de Police pour Paris, qu'il appartient d'en connoître, à la charge de l'appel au Conſeil d'Etat du Roi.

Cette Compagnie d'occident, auſſi-bien que celles de la mer du ſud & de Guinée, furent réunies en 1719 & 1720 à la Compagnie appellée originairement la Compagnie des Indes orientales, & depuis juſqu'à préſent, Compagnie des Indes ſimplement.

Mais elle n'a pas joui de ſon octroi, par rapport à la Louiſiane, le temps qu'il devoit durer, s'en étant démiſe entre les mains du Roi, qui accepta ſa démiſſion par Arrêt du Conſeil du 23 Janvier 1731, revêtu de Lettres-patentes du 10 Avril ſuivant. Après quoi Sa Majeſté, par Ordonnance du 4 Août de la même année, permit à tous ſes ſujets d'aller commercer librement à la Louiſiane, aux mêmes conditions qu'aux Iſles & autres colonies de l'Amérique; ce qui ſubſiſte encore aujourd'hui. Mais le privilege du commerce des caſtors, de même que celui de la traite à la côte de Guinée eſt reſté à la Compagnie des Indes, de maniere que les particuliers ne peuvent faire la traite des Noirs ſans ſa permiſſion, comme il a été obſervé ci-deſſus.

En tout ceci, il eſt aiſé de reconnoître la ſuite & l'exécution du plan de commerce formé par Louis XIV. mais rien ne le prouve mieux que les fameuſes Lettres-patentes du mois d'Avril 1717, données d'abord pour les Iſles de l'Amérique en particulier, & enſuite déclarées communes pour nos autres colonies; ſavoir, pour le Canada, par un Arrêt du Conſeil du 11 Décembre de la même année, & pour la Louiſiane par autres Arrêts du 30 Septembre 1732 & 31 Octobre 1741.

Le préambule de ces Lettres-patentes est remarquable, le voici.

» Le feu Roi ayant par Edit du mois de Décembre 1674, éteint & supprimé la Compagnie des Indes occidentales, précédemment établie par autre Edit » du mois de Mai 1664, pour faire seule le commerce des Isles Françoises de » l'Amérique, & ayant réuni au domaine de la Couronne les terres & pays » dont elle étoit en possession, avec permission à tous ses sujets d'y trafiquer » librement, voulut par différentes graces les exciter à en rendre le commerce » ce plus florissant. Cette considération l'engagea de rendre les 4 Juin & 25 » Novembre 1671, 15 Juillet 1663, premier Décembre 1674, 10 Mai 1677 » & 27 Août 1701, différens Arrêts, par lesquels il exempta de tous droits » de sortie & autres généralement quelconques, les denrées & marchandi- » ses du cru ou fabrique du Royaume, destinées pour les colonies Françoi- » ses; & par les Arrêts des 10 Septembre 1668, 19 Mai 1670 & 12 Août » 1671, il accorda la faculté d'entreposer dans les ports du Royaume les » marchandises provenantes desdites colonies. Nous avons été informés que » les différentes conjonctures des temps ont donné occasion à une grande mul- » tiplicité d'autres Arrêts, dont les dispositions absolument contraires ou dif- » ficiles à concilier, font naître de fréquentes contestations entre les négo- » cians & l'adjudicataire de nos fermes, ce qui feroit capable d'empêcher nos » sujets d'étendre un commerce qui est utile & avantageux à notre Royaume, » & qui mérite une faveur & une protection particuliere; nous avons estimé » nécessaire d'y pourvoir par une loi fixe & certaine, après avoir fait exami- » ner les mémoires qui nous ont été présentés à ce sujet par les négocians de » notre Royaume, les réponses de l'adjudicataire de nos fermes, & tous les » Edits, Déclarations & Arrêts intervenus sur cette matiere ». A ces causes, &c.

(*a*) Comme cette loi est encore aujourd'hui la regle du commerce de nos colonies, à quelques changemens près, qui ont paru nécessaires, il importe extrêmement de la faire connoître, & l'idée qu'on en va donner ne paroîtra pas un hors d'œuvre à ceux qui y reconnoîtront le plan de Louis XIV.

L'article premier détermine les ports dans lesquels les armemens pour les colonies pourront être faits. Ces ports sont Calais, Dieppe, le Havre, Rouen, Honfleur, Saint Malo, Morlaix, Brest, Nantes, la Rochelle, Bourdeaux, Bayonne & Cette.

Depuis, la même faculté a été étendu à Marseille, par autres Lettres-patentes du mois de Février 1719; à Dunkerque par autres du mois d'Octobre 1721, confirmées par Arrêt du Conseil du 3 Septembre 1726; à Vannes par Arrêt du Conseil du 21 Décembre 1728, & encore à Libourne & à Cherbourg par Arrêts du Conseil du 8 Juin 1756.

Les négocians qui armeront pour les colonies, sont assujetties par l'article à faire leur soumission au Greffe de l'Amirauté, par laquelle ils s'obligeront, sous peine de 10000 liv. d'amende, de faire revenir directement leurs vaisseaux dans le port de leur départ, sauf les cas de relâche forcé, naufrage ou autre accident imprévu.

On trouve dans l'article 3, l'exemption de tous droits d'entrée & de sortie, pour toutes les marchandises du crû ou de la fabrique du Royaume, même pour la vaisselle d'argent dont la destination sera pour les colonies Françoi-

(*a*) On trouvera cette piece sur l'art. 16, tit. du Capitaine.

ses, qu'elles viennent des Provinces des cinq grosses fermes, ou de celles réputées étrangeres, à l'exception des droits unis & dépendans de la ferme générale des aydes & domaines.

De même pour les munitions de guerre, vivres & autres choses nécessaires, prises dans le Royaume pour l'armement des vaisseaux ayant la même destination. Art. 4.

Il faut prendre garde qu'il y a une Ordonnance de Louis XIV. du 4 Mars 1699, qui défend de porter de l'or ou de l'argent monnoyé aux Isles de l'Amérique, pour y commercer, de maniere que le commerce ne doit s'y faire qu'avec des denrées & marchandises, sur peine de confiscation, de 3000 liv. d'amende & de prison contre les Capitaines ou autres contrevenans, & de trois ans de galeres en cas de récidive; laquelle Ordonnance, fondée sur les principes de ce commerce, est toujours restée dans sa force, comme n'ayant pas été révoquée par aucune loi expresse ni tacite.

Par l'art. 5, les denrées & marchandises du Royaume venant par mer d'un port du Royaume dans un autre, doivent à leur arrivée, être renfermées dans un magasin d'entrepôt sans pouvoir être versées de bord à bord.

A l'égard de celles qui viennent par terre, il faut en faire la déclaration au bureau du lieu de leur enlevement, par quantité, poids & mesure, en prendre un acquit-à-caution, & les faire décharger dans le magasin d'entrepôt, dans le terme de trois mois, suivant la disposition de l'art. 6.

S'il y a fraude dans la voiture, il y a la peine de la confiscation des marchandises & de 500 liv. d'amende aux termes de l'art. 7.

L'art. 8 ordonne que les marchandises ne pourront être embarquées qu'elles n'ayent été visitées & vérifiées par les commis.

Suivant l'art. 9, ces marchandises embarquées pour les colonies doivent être déchargées dans un an au plus tard, & le certificat en doit être rapporté, écrit au dos de l'acquit-à-caution, par l'Intendant ou Commandant, & par les commis du fermier du domaine d'occident, à peine de payer le quadruple des droits.

Les marchandises & denrées des pays étrangers dont la consommation est permise dans le Royaume, même celles qui seront tirées de Marseille & Dunkerque, payeront les droits d'entrée au premier bureau, par lequel elles entreront dans le Royaume, nonobstant leur destination pour les colonies; mais à la sortie elles ne payeront rien. Art. 10.

Le bœuf salé venant des pays étrangers, dans un des ports où peuvent se faire les armemens pour les colonies, déclaré par l'art. 11 exempt de tous droits d'entrée & de sortie, à condition toutefois de le mettre à l'entrepôt à l'arrivée, sous peine de confiscation.

Défenses de charger pour les colonies aucunes marchandises étrangeres, dont l'entrée & la consommation n'est pas permise dans le Royaume, à peine de confiscation & de 3000 liv. d'amende qui sera prononcée par les Officiers de l'Amirauté. Art. 12.

Les art. 13 & 14 regardent les soyeries & autres marchandises d'Avignon, & les toiles de Suisse. Les premieres doivent payer les droits d'entrée, & les autres ceux de sortie, nonobstant leur destination.

Permis d'entreposer les marchandises & denrées de toute sorte du crû des

colonies Françoises, à leur arrivée dans un des ports privilégiés pour ce commerce ; au moyen de quoi, lorsqu'elles sortiront de l'entrepôt pour être transportées en pays étranger, elles seront exemptes de tous droits d'entrée & de sortie, même du droit du domaine d'occident, à la réserve de trois pour cent auxquelles elles demeureront sujettes. Art. 15.

A l'effet de cette exemption, l'art. 16 veut que les négocians soient tenus de faire leur déclaration au bureau du lieu du départ des marchandises, de leur destination pour le pays étranger, avec soumission de rapporter dans six mois au plus tard, un certificat en bonne forme de leur déchargement, signé du Consul François, s'il y en a, ou à son défaut par les juges des lieux ou autres personnes publiques, à peine de payer le quadruple des droits.

L'art. 17 permet aussi la sortie par terre pour les pays étrangers, moyennant les précautions qui y sont marquées ; mais cela ne regarde que les sucres, indigo, gingembre, rocou & cacao; & ce n'est que par les endroits désignés dans l'art. 18, à peine de confiscation & de 3000 liv. d'amende.

L'art. 19 fixe les droits dûs sur les marchandises, lorsqu'elles se consomment dans le Royaume ; lesquels droits sont dûs au fermier des cinq grosses fermes, sauf celui du domaine d'occident sur les sucres brut & terré, dont la déduction doit être faite sur les droits dûs par lesdits sucres.

Dans les articles 20, 21, 22, 23 & 24, il est encore question des droits.

Il a été dérogé à la disposition de l'art. 20, par Arrêt du Conseil du 3 Septembre 1726, en ce qu'il a permis aux négocians François qui armeront pour les colonies, de porter toutes les marchandises & denrées qu'ils y auront prises, en droiture à Marseille ; à condition néanmoins d'y payer les droits qu'ils auroient payés dans le port de leur armement s'ils y eussent fait leur retour. Le même Arrêt a permis pareillement aux négocians des ports de St. Malo, Morlaix, Brest & Nantes, venant de l'Amérique, de faire leur retours en tel desdits ports de Bretagne qu'ils aviseront.

Par l'art. 25, toutes les marchandises des colonies sont assujetties à payer trois pour cent, en nature ou de leur valeur, au fermier du domaine d'occident à leur arrivée dans quelque port du Royaume que ce soit, nonobstant la déclaration d'entrepôt.

Défenses dans l'art. 26 de transporter des colonies dans les pays étrangers ou dans les Isles étrangeres voisines, aucunes marchandises du crû desdites colonies, à peine de confiscation des vaisseaux & marchandises, & de 1000 liv. d'amende, qui sera prononcée par les Officiers de l'Amirauté, outre d'autres peines contre les Capitaines.

Il a aussi été dérogé à cet article par Arrêt du Conseil du 27 Janvier 1726, par rapport à l'Espagne, où il est permis de porter directement toutes sortes de marchandises du cru des Isles Françoises de l'Amérique, à l'exception seulement des sucres bruts. Cette permission toutefois ne s'étend pas aux habitans desdites colonies. Veut au surplus S. M. que les navires François qui auront transporté directement des marchandises des Isles en Espagne, soient tenus de revenir dans les ports de France d'où ils seront partis, sous les peines portées par l'article 2 ci-dessus, & que les Négocians qui auront fait ce commerce, soient obligés de rapporter à leur retour en France; l'état des marchandises qu'ils auront chargé aux Isles, certifié par les principaux em-

ployés des fermes, & en outre l'état du déchargement fait en Espagne, certifié par le Consul de France, sur la vérification desquels états, les droits du domaine d'occident seront acquittés.

Cet Arrêt qui a été confirmé par celui du 3 Septembre de la même année ci-dessus cité, n'a rien de commun avec la Déclaration du Roi du 29 Janvier 1716, enregistrée au Parlement, par laquelle le commerce de la mer du sud a été défendu aux François sur peine de mort : déclaration rendue en conformité des traités faits avec la couronne d'Espagne. Lors de la paix d'Utrecht, les défenses n'étoient que sur peine de confiscation du vaisseau & des marchandises avec amende arbitraire; lettre de M. le Comte de Toulouse du 14 Décembre 1715.

Défenses aussi par l'article 27 de nos Lettres-patentes, de prendre aucuns vins étrangers pour les colonies, même dans l'Isle de Madere, où cela étoit permis auparavant.

Suivant l'art. 28, les droits d'entrée qui auront été payés sur les marchandises des colonies, ne seront point restitués, quoiqu'elles passent ensuite à l'étranger; & elles seront même sujettes aux droits de sortie, excepté néanmoins les sucres, l'indigo, le gingembre, le café, le rocou, le cacao, les drogueries & épiceries.

Aux termes de l'art. 29, les sucres & les sirops ne doivent être déclarés à leur arrivée dans le Royaume que par quantité de futailles ou caisses, & non par poids, comme il en est usé à l'égard des autres marchandises; mais toutes doivent être déchargées en présence des Commis des fermes.

Les magasins d'entrepôt seront choisis par les négocians à leurs frais, & fermés à trois clefs, dont l'une sera remise au commis du fermier des cinq grosses fermes, l'autre au commis du domaine d'occident, & la troisieme entre les mains de celui qui sera proposé par les négocians. C'est la disposition de l'art. 30; mais depuis, par Arrêt du Conseil du 6 Mai 1738, il a été permis aux négocians d'entreposer, du consentement du fermier, dans leurs propres magasins, à la charge par eux de déclarer chaque magasin au fermier, de se soumettre de représenter les marchandises, en même quantité & qualité, toutefois & quantes, de ne pouvoir les changer d'un magasin dans un autre sans le congé du fermier, & d'en souffrir à tout instant le récensement.

Le 31me. & dernier article, regarde des droits pour des cas particuliers en faveur du raffinage du sucre brut, dans les villes de Bourdeaux, la Rochelle, Rouen & Dieppe. En interprétation de cet article, il y a l'Arrêt du Conseil du 17 Novembre 1733.

Le temps de la durée de l'entrepôt permis par les articles 5, 6, 11, 15 & 30 desdites Lettres-patentes, n'ayant point été fixé par aucun de ces articles, il l'a été par une Déclaration du Roi du 19 Janvier 1723, suivie d'autres Lettres-patentes du 21 Mai de la même année, & il a été déterminé à un an, à compter du jour que les marchandises auront été mises dans l'entrepôt.

Mais il s'est élevé sur cela une difficulté en 1750, par rapport aux vins de Bourdeaux. Le fermier prétendoit, contre ce qui s'étoit pratiqué jusque-là, que l'année devoit se compter, du jour que les vins achetés dans la haute Guyenne, étoient entreposés à Bourdeaux, quoique destinés pour la Rochelle, à l'effet d'y être entreposés en attendant leur chargement pour les colonies.

Les

Les armateurs de leur côté alléguoient, qu'à compter l'année d'entrepôt de cette maniere, il arriveroit souvent qu'elle seroit écoulée avant qu'ils eussent été en état de profiter de l'exemption des droits, tandis qu'aux termes des Lettres-patentes de 1723, ils devoient avoir une année entiere utile, à compter du jour de l'entrepôt dans le port de la destination des marchandises pour les colonies.

La contestation portée devant le Juge des Traites de la Rochelle, il décida en faveur du fermier, & en conséquence, par Sentence du 3 Mars 1752, il débouta les sieurs Rasteau, Couillandeau & Hoogwerf de l'opposition qu'ils avoient formée aux contraintes décernées contr'eux, pour le payement des droits sur les vins qu'ils avoient fait venir de Bourdeaux, sous prétexte qu'il y avoit plus d'un an qu'ils avoient été entreposés à Bourdeaux, quoiqu'ils eussent été expédiés pour les colonies dans l'année de l'entrepôt à la Rochelle. Mais par Arrêt de la Cour des Aydes du 6 Août 1755, la sentence a été infirmée, & le fermier condamné de restituer les sommes par lui exigées par provision pour les droits qui n'étoient pas dûs dans les circonstances.

De sorte qu'il a été jugé par cet Arrêt, que l'année d'entrepôt ne doit se compter véritablement que du jour de l'entrepôt des marchandises dans le port de la destination pour les colonies, sans égard aux temps que ces mêmes marchandises peuvent avoir resté dans un autre ville, quoi qu'elles y ayent été entreposées, dès que ce n'étoit pas de là qu'elles devoient partir pour les colonies.

Au reste dans cette occasion les vins n'avoient pas proprement été entreposés à Bourdeaux, ils avoient seulement été mis dans des magasins de sûreté, pour empêcher que la consommation ne s'en fît à Bourdeaux. Ce n'étoit pas là en un mot qu'ils devoient être chargés pour les colonies, mais à la Rochelle; & par conséquent l'année n'avoit pu courir que du jour de l'entrepôt à la Rochelle. C'est ce que Me. Babille, Avocat avoit très-solidement établi dans son mémoire imprimé, en réfutant avec beaucoup de justesse & de précision les subtilités ordinaires du fermier.

L'entrepôt des marchandises destinées pour la côte de Guinée est de quatre ans. Arrêt du Conseil du 2 Octobre 1742.

Pour contravention à ces Lettres-patentes de 1723, confirmatives du Réglement du 12 Janvier de la même année, & de tant d'autres antérieurs prohibitifs du commerce étranger aux colonies, le nommé Gille Robin, Capitaine du navire le St. Michel du Havre, convaincu d'avoir fait le commerce étranger à St. Domingue, fut condamné par Sentence de l'Amirauté du lieu en 2000 liv. d'amende & à six mois de prison, outre la confiscation de ses marchandises; mais cette condamnation n'ayant pas paru assez rigoureuse, par Ordonnance du Roi du 23 Juillet 1724, ce capitaine fut déclaré incapable de monter à l'avenir aucun bâtiment destiné pour les colonies.

Je ne me lasserai point de le redire; tout cela est une suite du plan formé par Louis XIV. & de l'exécution qu'il en avoit commencée avec tant de succès, qu'il ne falloit plus qu'un peu de temps pour la consommation de ce grand ouvrage.

Sur le pied qu'il avoit déjà mis la navigation & le commerce maritime, après en avoir assuré les progrès, tant par l'augmentation de ses forces navales, que par un grand nombre de Ports & Havres rendus par ses ordres,

plus commodes & d'un abord plus facile; il ne restoit plus pour couronner la gloire de son entreprise, qu'à former un corps de loix particulieres, toutes relatives à cet objet, où l'on trouvât des dispositions pleines d'équité & de sagesse pour instruire les gens de mer de leurs principaux devoirs, fixer la jurisprudence des contrats maritimes, & établir une bonne police dans les ports & rades, de même que sur les côtes du royaume, en déterminant en même temps les droits, privileges, & prérogatives de l'Amiral, la jurisdiction de l'Amirauté, la procédure qui devoit y être observée, les fonctions & les obligations enfin des Juges & autres Officiers préposés pour concourir au maintien du bon ordre dans cette partie de notre Droit François, où jusques-là tout étoit en quelque sorte arbitraire. Et c'est ce qui a été admirablement exécuté dans cet Ordonnance, qui, (*a*) comme il a été observé ailleurs, est sans contredit le chef-d'œuvre de la législation de Louis XIV.

Celles de 1667, 1669, 1670 & 1673, sont à la vérité chacune dans son genre, d'une beauté singuliere qui charme d'autant plus qu'on y donne plus d'attention: mais ces Ordonnances roulent sur des matieres dès-lors extrêmement connues. Il n'étoit question que de choisir & d'arranger. Il y avoit beaucoup moins à ajouter qu'à réformer, & pour tout cela il suffisoit d'être versé dans l'ordre judiciaire & dans la jurisprudence générale; au lieu que pour la formation de celle-ci il falloit créer à chaque instant, sur-tout pour la partie relative à la jurisprudence maritime, totalement négligée dans nos anciennes Ordonnances; car il est bon de remarquer ici; qu'excepté quelques réglemens de Police, il n'y est question, presque par-tout, que des droits & prérogatives de l'Amiral & de sa jurisdiction.

Il étoit donc question de se frayer une route dans un pays inconnu, & cela sans autres guides que le droit romain fort court sur cette matiere, & quelques Auteurs qui ont recueilli les Us & Coutumes de la mer; mais qui, pour n'en avoir pas d'ordinaire pénétré le sens, y avoient mis fort peu d'ordre & de précision.

Il en falloit extrêmement néanmoins pour traiter, avec autant de netteté que d'intelligence, des matieres aussi abstraites & aussi étrangeres à la jurisprudence ordinaire, où par conséquent il étoit si aisé de se méprendre & de tomber dans des contradictions qu'une grande méditation soutenue d'un discernement exquis, étoit seul capable de faire éviter.

Et c'est-là ce qui fait le mérite distinctif & caractérisé de notre Ordonnance. On y trouve un corps de doctrine admirable; une collection précieuse de décisions claires & profondes en même temps sur une infinité de points cardinaux, jusques-là ignorés ou mal développés. Ce sont autant de principes féconds, dont un esprit attentif & accoutumé à la précision, est en état de tirer des conséquences sûres, propres à résoudre tous les cas qui peuvent se présenter. Enfin ce qui met le comble à l'éloge de notre Ordonnance, c'est qu'à quelques décisions près, elle est devenue en quelque sorte la loi générale de toutes les nations de l'Europe commerçantes sur mer.

Il est vrai qu'il y a été fait depuis de grands changemens; mais ils n'ont aucun rapport à la jurisprudence, qui est toujours demeuré la même. Ces changemens en effet ne regardent guere que la police de la navigation & du commerce, matiere naturellement sujette à de nouveaux réglemens. Peut-être,

(*a*) Voyez la Préface.

après tout ont-ils été trop multipliés, & quelques-uns faits avec trop peu de précaution, de là tant de variations & de contrariétés. La matiere des prises entr'autres a éprouvé des changemens qui rendent cette partie de nos loix maritimes extrêmement compliquée & embarrassante.

Cependant malgré toutes ces attentions à régler, protéger & encourager le commerce maritime, il lui auroit manqué un avantage considérable, dont la privation seule auroit été capable de contre-balancer tous les autres, si la jurisdiction de l'Amirauté, où doivent être portées les fréquentes contestations qui naissent en exécution des contrats maritimes, & qui doivent être décidées avec la célérité qu'exige la vivacité des opérations relatives à la navigation, n'eût pas été déclarée exempte d'une quantité de droits & de formalités, dont les autres jurisdictions sont surchargées; & si d'un autre côté, par rapport au contrôle des pieces, les unes n'en eussent pas été déchargées en plein, & si le droit dû pour les autres n'eût été modéré de maniere à ne pas devenir trop onéreux au commerce.

On trouvera avec les preuves sur l'art. 2 du titre de l'Amiral, l'énumération des droits & des formalités dont la jurisdiction de l'Amirauté est affranchie.

A l'égard du contrôle, l'article 7 du Tarif du 27 Septembre 1722, y avoit assujetti les polices d'assurance, comme les contrats à la grosse; mais par Arrêt du Conseil du 12 Août 1732, qui sera rapporté sur l'art. 2 du tit. des assurances, toute police d'assurance en a été déclarée exempte; & si l'on a laissé subsister le droit pour le prêt à la grosse, c'est que ce contrat est aussi peu favorable au commerce maritime que celui de l'assurance y est nécessaire.

Par l'article 38 du même Tarif, tout dépôt de pieces sous signatures privée, est aussi assujetti au droit de contrôle. Cela étoit extrêmement gênant & onéreux pour le commerce de l'Amérique, parce que ce commerce ne peut se faire avec les habitans de nos colonies, sans leur faire des crédits, dont les pieces justificatives apportées en France par les capitaines de navires, pour servir à leur décharge envers leurs armateurs, sont sujettes à être envoyées ensuite aux colonies pour en retirer le payement des débiteurs.

Les armateurs & négocians porteurs de billets ou reconnoissances des colons de l'Amérique, craignant avec juste raison, sur-tout en temps de guerre, que ces pieces ne se perdissent dans la traversée, chercherent à se précautionner contre cet inconvénient, en les faisant enregistrer au greffe de l'Amirauté; mais le greffier refusant l'enregistrement, à cause de la disposition du Tarif, à moins que ces pieces ne fussent préalablement contrôlées, il arrivoit que les négocians & armateurs aimoient mieux courir le risque de la perte des pieces justificatives de leurs créances, que d'en payer le droit de contrôle.

Dans cet embarras, ils se pourvurent auprès de M. Orry, Contrôleur général des Finances, qui, sur la réponse des Sous-Fermiers du droit de contrôle, décida par sa lettre à M. de Barentin Intendant, du 12 Août 1743, « que ces » pieces pourroient être librement enregistrées à l'Amirauté sans être contrô- » lées, à condition néanmoins que les armateurs & négocians ne pourroient en » faire usage en France, ou des copies qui en seroient délivrées en cas de perte » des originaux, sans être préalablement contrôlés, & les droits acquittés.

En ce qui concerne les contrats d'engagement des matelots, pour le commerce ou pour la course, l'art. 50 du Tarif regle le droit de contrôle à 5 sols

pour chaque article du rôle, sans néanmoins que la totalité du droit puiſſe excéder 15 liv. Il n'y a de difficulté à cet égard de la part des prépoſés à la perception des droits de contrôle, qu'en ce qu'ils prétendent que le capitaine doit payer un droit de contrôle à part, ſur le pied des gages qu'il doit gagner, comme ne devant pas être compris & confondu avec les matelots; mais c'eſt-là une chicane. Dans l'eſprit de l'Ordonnance, toutes les diſpoſitions qu'elle contient par rapport aux matelots, doivent être appliquées aux capitaines & autres officiers, ſauf les cas où ils ſont mis en oppoſition les uns avec les autres. Voyez l'art. 21 tit. de l'engagement & des loyers des matelots, avec les obſervations ſur les art. 2, 6, 9 & 10 du même titre.

Il a été un temps que ces mêmes prépoſés ne vouloient pas borner le droit de contrôle des connoiſſemens à 5 ſ. tel qu'il a été fixé par l'art. 60 du Tarif, pour les lettres de voiture, ſans prendre garde que les lettres de voiture qui ſont d'uſage ſur mer comme ſur terre, repréſentent abſolument, dans la navigation au cabotage de port à port, les connoiſſemens dont on uſe dans la navigation au long cours, ou au grand cabotage; mais la difficulté ne ſubſiſte plus.

Enfin pour ce qui eſt des charte-parties, comme il n'y a rien dans le Tarif qui s'y rapporte directement, ces prépoſés toujours ardens à étendre les droits, prétendent percevoir le contrôle des actes de cette nature ſur le pied des ſommes fixées pour le fret; & non-ſeulement ils le perçoivent de cette maniere, mais même, ce qui eſt un abus encore plus criant, ils le prennent ſur tous les articles de la charte-partie, quoiqu'il n'y ait quelquefois d'uſage à en faire juſtice, que contre quelques-uns de ceux qui l'ont ſouſcrite; au lieu de borner le droit de contrôle aux articles pour raiſon deſquels ſeulement il y a matiere à action contre ceux qui refuſent de les exécuter.

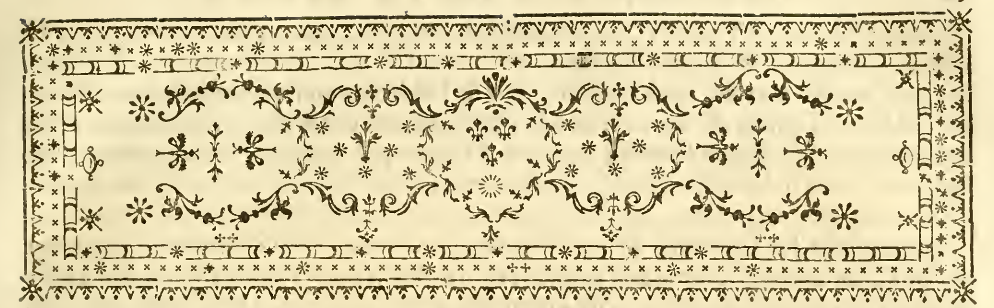
Il eſt étonnant que les négocians ne ſe ſoient pas pourvus à ce ſujet, pour faire régler le droit qui peut être légitimement perçu pour le contrôle des charte-parties, & qui naturellement ne devroit être exigé que ſur le pied des lettres de voiture & des connoiſſemens, ou des contrats d'engagement des matelots; c'eſt-à-dire, qu'à raiſon de cinq ſols par article.

En effet, qu'un maître s'engage de prendre dans ſon navire une telle quantité de marchandiſes de pluſieurs perſonnes, ou que ſans charte-partie il s'oblige par des connoiſſemens de livrer, moyennant le payement de ſon fret, les marchandiſes qu'il reconnoît avoir déjà reçues dans ſon bord; n'eſt-ce pas abſolument la même choſe? Et à l'égard des marchands chargeurs, quelle différence peut-on faire, entre ceux qui ſe ſoumettent de charger leurs marchandiſes dans un navire, & ceux qui y ayant déjà chargé retirent du maître des connoiſſemens pour l'obliger de remettre les marchandiſes à leur deſtination, moyennant auſſi le payement de ſon fret?

En tout cas s'il reſtoit quelque difficulté ſur cela, le bien du commerce exigeroit toujours, que le droit de contrôle pour les charte-parties, fût modéré effectivement à cinq ſols par article.

L'accroiſſement des forces de l'Etat ſera toujours en proportion des facilités, de la protection & des avantages que l'on accordera au commerce.

Nota. Les obſervations ci-deſſus prouvent que l'on s'eſt trop avancé dans l'avertiſſement qui eſt à la tête du recueil de pieces concernant la compétence de l'Amirauté, imprimé à Paris chez d'Houry en 1759, lorſqu'on y a déclaré art. 21, pag. 36, affirmativement & ſans modification, qu'à l'Amirauté *l'on n'eſt point aſſujetti au contrôle des actes ſous ſeings privés.*



LIVRE PREMIER.

Des Officiers de l'Amirauté & de leur Jurisdiction.

TITRE PREMIER.

De l'Amiral.



Lusieurs Auteurs se sont fatigués inutilement à chercher l'étymologie du nom d'Amiral : il en est même qui sur cela se sont livrés à des conjectures qui passoient le raffinement.

La Popeliniere (qui s'est donné pour le premier qui ait traité de la charge d'Amiral, parce qu'il n'avoit pas eu connoissance des écrits de le Ferron & de du Tillet, imprimés, l'un en 1555, l'autre en 1578, sur une édition précédente) dans son Traité de l'Amiral pag. 66 & suiv. après avoir réfuté les différentes opinions formées à ce sujet, conclud que l'étymologie en est absolument incertaine ; en quoi il a été suivi par Seldenus *mare clausum seu de domanio maris lib. 2°. cap. 16. fol. 336*, par du Cange & par le plus grand nombre des Auteurs qui ont écrit après lui sur cette matiere.

Le même la Popeliniere, ajoute néanmoins que ce terme Amiral, originairement *Almiral*, puis *Admiral*, n'a été connu en France qu'au temps des guerres des Croisades ; d'où il s'ensuivroit, comme l'ont pensé le Pere Fournier, liv. 7, chap. 1, *fol.* 297, & le Pere Daniel dans son histoire de la milice Françoise, tom. 2, liv. 14, chap. 7, pag. 690, que ce mot nous seroit venu effectivement des Sarrasins ou Arabes & par conséquent favoriseroit l'opinion de ceux qui le font venir d'*Emir* ou *Amira*, terme Arabe, qui, selon du Cange & Loccenius *de jure maritimo lib. 2°. cap. 2°. n°. 1°. pag. 135*, *dominum vel præfectum signat.*

Ce qui appuye encore cette opinion, qui est aujourd'hui généralement adoptée ; c'est non-seulement que Seldenus *suprà*, dit que l'on n'a commencé tout de même à se servir de ce mot en Angleterre que sous le regne d'Edouard I[er]. mais encore qu'il a passé en Sicile, en Espagne & dans les autres pays de

l'Europe, dont les Princes ont également pris part aux expéditions relatives à la conquête de la Terre-Sainte.

Les Croisés voyant que les Sarrasins & les Mahométans appelloient *Emirs* ou *Amiras* les chefs de leurs troupes, l'emprunterent d'eux pour désigner les commandans de leurs flottes; delà en France par un léger changement s'est formé le nom d'Amiral, rendu ensuite en latin par ces expressions, *maris præfectus, præpositus ad mare, classis regiæ magister, galliarum Neptunus.*

Cependant les Sarrasins & les Arabes appelloient indifféremment *Emirs* ou *Amiras*, les commandans des provinces ou des troupes de terre; & les chefs de leurs forces navales. On voit même dans nos anciennes Ordonnances, antérieures à la création de la charge d'Amiral, & même à toutes commissions données par nos Rois pour le commandement des forces maritimes, que sous le nom d'*Amiraux* étoient compris des chefs de troupes qui n'avoient aucune relation à la marine.

Mais dans la suite la signification de ce terme fut restreinte de maniere qu'il ne désignoit plus absolument qu'un officier de considération, nommé par le Roi pour commander sur mer, & pour faire préparer tout ce qui étoit nécessaire pour le succès de ces sortes d'expéditions.

Dans ce sens, on pourroit dire avec quelques Auteurs, que de tout temps il y a eu des Amiraux de France, parce que nous avons eu peu de Rois qui, au besoin de temps à autre, n'ayent eu des flottes en mer.

C'est aussi dans ce sens que ceux qui ont voulu grossir la liste de nos Amiraux, ont donné pour tels, sur la foi d'Eginard un *Rutland*, ou Roland selond du Tillet, qui le nomme *præfectus littoris Britannici.* Mais outre que ces mots désignent plutôt un Gouverneur chargé de veiller à la défense des côtes de Bretagne qu'un Amiral, c'est que rien n'indique dans notre histoire, que sous Charlemagne même, la France eût des forces maritimes capables de la faire respecter; & en effet si elle en eût eu, les Normands auroient-ils pu faire toutes ces courses, qui durant si long-temps, mirent le Royaume dans le plus grand péril, & le réduisirent pour ainsi dire à deux doigts de sa perte.

Il est vrai que Charlemagne, prévoyant ce que la France avoit à craindre pour l'avenir des incursions de ces barbares, puisque malgré l'étendue de sa puissance, ils avoient osé les commencer sous ses yeux, jetta les fondemens d'une marine formidable dans le Royaume, en même temps qu'il pourvut à la garde des côtes. Il fit en conséquence équiper un grand nombre de vaisseaux qui furent distribués en différens ports & à l'embouchure des rivieres; moyennant lesquelles précautions les Normands ne firent plus guere de descentes impunément. Daniel pag. 620. Mais outre qu'on ne voit point que ce Prince eût nommé un ou plusieurs Amiraux pour commander ces vaisseaux ou pour veiller à leur entretien; c'est que peu après sa mort cet établissement si utile fut négligé totalement sous Louis le Débonnaire & Charles le Chauve, qui en cela ne furent que trop imités par leurs successeurs, même de la troisieme race.

La France cependant équipoit des flottes de temps à autre, & il ne tient pas à la Popéliniere, pag. 41 & suiv. qu'on ne pense à cause de cela, qu'il y avoit des Amiraux en France, aussi-bien avant Hugues Capet que sous son regne & celui de ses successeurs, sur-tout du temps des Croisades, quoique

nos Rois se servissent pour ces expéditions de vaisseaux Génois, Pisans, Vénitiens & autres, n'étant pas naturel, dit-il, que nos Rois eussent voulu confier leur personne & leurs troupes à la conduite des étrangers Italiens. De sorte que selon lui ceux de qui les vaisseaux étoient pris à loyer, n'avoient que la direction des corps des navires & du pilotage, & que les troupes qui y étoient embarquées avoient leurs commandans particuliers sous des Généraux avec titre d'Amiral.

Que les troupes Françoises embarquées sur ces vaisseaux étrangers, eussent effectivement leurs commandans sous un ou plusieurs chefs de la nation, cela est hors de doute, & l'on ne conçoit pas même que cela pût être autrement; mais s'ensuit-il delà, que le Commandant général de ces troupes eût le titre d'Amiral? C'est ce que l'on peut d'autant moins avancer sans preuves, que des preuves mêmes qui en seroient données seroient sujettes à critique, comme suspectes au moins de méprise. Des troupes de terre en effet doivent naturellement être commandées par des Généraux servant sur terre, & d'un autre côté un Amiral de France n'auroit pas été à sa place sur des vaisseaux étrangers, non sujets à son commandement, pour y commander seulement des troupes. C'est aussi ce qui a fait dire à Pasquier, chap. 14, pag. 114 & 116, qu'il n'y a point eu d'Amiral en France ni avant ni durant les Croisades.

Il est pourtant vrai, que lorsque nos Rois mettoient des flottes en mer, ils en donnoient la conduite à des officiers expérimentés, qui n'étoient pas toujours étrangers, & que ces Commandans étrangers ou François, étoient indistinctement appellés Amiraux; mais ils ne l'étoient que par des commissions passageres qui prenoient fin avec les expéditions pour lesquelles ils étoient nommés.

La raison que rend du Tillet pour prouver que nos Rois au commencement de la troisieme race & long-temps encore après, n'avoient point d'Amiraux fixes, c'est qu'ils n'en avoient pas besoin, comme n'étant pas les maîtres des côtes du Royaume.

Cette raison pourroit être bonne pour le temps où les Anglois possédoient encore la Normandie & la Guyenne, quoique nos Rois soient toujours demeurés maîtres des côtes de Picardie; mais après que Philippe Auguste en 1204 eût réuni la Normandie à la Couronne, ce devoit être toute autre chose; & cependant on ne voit point qu'il y ait eu des Amiraux en titre avant le commencement du quatorzieme siecle; car Florent de Varennes que du Cange donne pour Amiral sous Philippe le Hardi en 1270; ensuite avec le Ferron, la Popeliniere, Godefroi, le P. Anselme, Enguerrand de Coucy en 1285; Mathieu de Montmorency, Jean d'Harcourt en 1295, Roverius Grimaldus de la Lombardie, & autres sous Philippe le Bel, de même que Berenger le Blanc sous Philippe V. & Gentien Tristan sous Charles IV. n'ont jamais été Amiraux que par commission & pour des expéditions particulieres, principalement contre les Anglois, avec lesquels la France avoit déjà eu plusieurs démêlés.

Il en est d'autres au contraire depuis ce temps-là, que plusieurs Auteurs ne veulent pas reconnoître pour Amiraux avant Amaulry, Vicomte de Narbonne. Pour celui-là, tous les Historiens, excepté Godefroi, avouent qu'il a été Amiral en titre; & du Tillet en donne une preuve sans réplique. C'est l'acte du 10 Février 1373, par lequel cet Amaulry de Narbonne, après que sur sa dé-

miſſion, Jean de Vienne ſon fils eût été nommé ſon ſucceſſeur, fut déchargé de l'hommage qu'il avoit fait au Roi lors de ſon inſtallation dans la charge d'Amiral.

Le même du Tillet & Piganiol de la Force, ſont du nombre de ceux qui veulent que cet Amaulry de Narbonne ait été le premier Amiral de France en titre d'office. Il eſt certain néanmoins qu'il y en a eu d'autres avant lui, ſans qu'on puiſſe préciſément fixer l'époque de la création de cette importante charge.

Le P. Fournier dans ſon Traité d'Hydrographie, liv. 7, ch. 1. aſſure qu'après avoir fait les plus exactes recherches, il n'a pu trouver aucunes proviſions pour la charge d'Amiral de France que ſous Charles IV. en 1327, dans laquelle année elle fut conférée à Pierre le Megue ou Miége. Ainſi en même temps qu'on eſt autoriſé à mettre ce Seigneur à la tête des Amiraux de France, on ne peut pas dire poſitivement qu'il n'y en a pas eu d'autres avant lui.

Mais que ce Pierre le Megue ou Miége ait été effectivement Amiral de France en titre, c'eſt ce que prouvent non-ſeulement les liſtes des Amiraux données par du Cange, le P. Daniel, le Ferron, le P. Fournier & le P. Anſelme; mais encore celle que l'on trouve dans un ancien manuſcrit de M M. Dupuy qui eſt à la bibliotheque de S. A. S. M. le Duc de Penthievre, n. 848.

Au reſte ſi toutes ces liſtes s'accordent à placer ce premier Amiral ſous le regne de Charles le Bel en 1327, on ne trouve pas par-tout la même concordance par rapport à ſes ſucceſſeurs, ni pour les noms, ni pour les dates. C'eſt ce qui m'a engagé à les comparer & à chercher ailleurs ce qui pourroit ſervir à les concilier ou à lever les doutes réſultans de leur contrariété.

Sur ce plan voici la liſte qui m'a paru la plus autoriſée. La plus curieuſe eſt celle du Pere Anſelme, parce qu'à la ſuite de chacun de ceux qu'il reconnoît pour Amiraux, il donne leur généalogie avec une notice abrégée de leurs exploits militaires.

Anciens Amiraux de France.

Ier. Pierre le Megue ou Miége en 1327, quoique du Cange le faſſe Amiral dès 1326, auſſi-bien que le P. Anſelme; mais s'il exerçoit avant 1327, ce ne pouvoit être que par commiſſion.

II. Hue ou Hugues Quieret en 1339 ſous Philippe de Valois. Il fut tué au combat naval de 1340, livré aux Anglois à la hauteur de l'Ecluſe en Flandre. Chopin en parle, *de domanio lib.* 1°. *tit.* 15°. *n.* 11°.

Du Cange le date auſſi-bien que Godefroi de 1336, après avoir mis auparavant, mais ſans aucune preuve, Jean ou Thibaud de Chépoy en 1334.

III. Othon de Hornes en 1341. du Cange le paſſe ſous ſilence.

IV. Louis d'Eſpagne même année 1341. Godefroi n'en dit rien ni des quatre qui ſuivent.

V. Pierre Flotte de Revel. Proviſions de Philippe de Valois du 28 Mars 1345.

VI. Jean de Nanteuil ſur la démiſſion du précédent en 1347.

VII. Enguerrand Quieret en 1357 ſous le Roi Jean.

Enguerrand de Montenay; mais il ne faut pas le compter au nombre des Amiraux, parce qu'il ne fut pourvu que par commiſſion du Régent du Royaume en

en 1359 durant la prison du Roi Jean, en attendant la nomination du Roi à la charge d'Amiral qui étoit vacante.

VIII. Robert d'Anneval de la Heuse, dit le Borgne, sous Charles V. Du Cange & le P. Anselme l'appellent Jean de la Heuse, dit le Baudran, & le font Amiral depuis le 3 Juin 1359 jusqu'en 1368. Cela est conforme en effet pour la date de l'installation au mémorial de la Chambre des Comptes cote C; ainsi la date que l'on trouve de 1368 dans le manuscrit & dans le P. Daniel ne doit s'entendre que de sa mort.

IX. François le Perilleux en 1368. Du Cange date ses provisions du 3 Juillet audit an. Il a raison, c'est celle que l'on trouve dans le mémorial de la Chambre des Comptes cote D, où il est dit que le Perilleux fut établi Amiral dès le 3 Juillet 1368.

X. Amaulry ou Aymery, Vicomte de Narbonne le 28 Décembre 1369, la date est aussi la même dans ce mémorial.

XI. Jean de Vienne. Le manuscrit cité de la bibliotheque de M. le Duc de Penthievre ne le fait Amiral, non plus que le P. Daniel, qu'en 1382; c'est sûrement une méprise du copiste. Du Cange & le P. Anselme datent ses provisions du 27 Décembre 1373 d'après le même mémorial de la Chambre des Comptes. Outre cela, il est certain que ce Jean de Vienne étoit Amiral en 1377, comme il résulte de la transaction qu'il passa cette année-là avec le Comte & la Comtesse d'Eu, avec l'agrément du Roi Charles V.

Une note du même mémorial porte, que ce Jean de Vienne fut tué par le Roi Bassan au siege de Nicopolis en Terre-Sainte en 1386. Du Cange recule sa mort jusqu'au 26 Septembre 1396, aussi-bien que le P. Anselme, & je crois qu'ils ont raison, non-seulement parce qu'on ne voit point d'autre Amiral jusqu'à celui qui suit, qui ne fut nommé qu'en 1397, mais encore parce que le siege de Nicopolis se rapporte à l'année 1396, où l'armée de l'Empereur Sigismond fut battue avec perte de 20000 hommes. L'Amiral de Vienne y étoit avec d'autres Seigneurs François, vraisemblablement en qualité de volontaires.

XII. Renault de Trie en 1397, & le 20 Octobre ajoute du Cange. Il fut déposé en 1405 par la faction de Bourgogne. Au mois de Mai 1402, il fut député au Parlement avec le Chancelier pour lui annoncer que le Roi avoit nommé le sieur Mailly Premier Président. Registres du Parlement, cote 12, *fol.* 113.

XIII. Pierre de Brebant, dit Clignet, le premier Avril 1405. Mémorial de la Chambre des Comptes, cote G. Il fut déposé aussi durant les troubles sous Charles VI. en 1408.

XIV. Jacques de Châtillon fut nommé Amiral par la faction de Bourgogne le 23 Avril 1408, même mémorial; mais son prédécesseur lui disputa toujours ce titre, & tous deux firent les fonctions de la charge d'Amiral, chacun dans l'endroit où il étoit le plus fort. Tous deux se prétendans ainsi Amiraux se pourvurent au Parlement; sur quoi le 14 Décembre 1414, le Roi fit défenses au Parlement de connoître de cette contestation. Extrait du même mémorial. Une note qui se trouve sur cet article dans le manuscrit de la bibliotheque de M. le Duc de Penthievre, porte qu'en la même année 1414, le Roi Charles VI. mit fin à cette contestation, en réglant que ni l'un ni l'autre n'exerceroient

plus la charge d'Amiral, & en nommant Jean de Lesmée pour en faire les fonctions en qualité de Lieutenant.

Du reste l'Amiral de Châtillon fut tué à la bataille d'Azincourt du 25 Octobre 1415 ; & il est vraisemblable que par cette mort son compétiteur reprit l'exercice de la charge, puisque l'Amiral qui suit ne fut nommé qu'environ deux ans après.

XV. Robert de Braquemont, dit Robinet, le 22 Avril 1417. Il fut déposé tout de même l'année suivante par la faction de Bourgogne. Charles VI. nomma à sa place Janet de Poix, mais il n'en fit aucune fonction, & il mourut de la peste à Paris peu de temps après. Ainsi sans le compter il faut passer à celui qui suit.

XVI. Charles de Lens, Sr. de Châtigneres ou de Châtiniers. Du Cange le nomme avec le P. Anselme, Charles de Recourt, dit de Lens, & le fait successeur de Braquemont par la faction de Bourgogne, sous la date du 6 Juin 1418, mais il se trompe. Cette date est celle de l'installation au Parlement; les provisions sont du 3 du même mois. Mémorial de la Chambre des Comptes, cote H.

XVII. George de Châtelus, dit de Beauvais ou Beauvoir, grand partisan du Duc de Bourgogne en 1420, encore sous Charles VI.

XVIII. Louis de Culant en 1423 sous Charles VII. selon le P. Daniel, du Cange dit, un peu auparavant l'année 1422 jusqu'à 1444; mais il y a erreur dans l'une & l'autre date. L'Histoire de la Rochelle ne fait Louis de Culant Amiral qu'en 1423, de même que Godefroi, le P. Daniel, & le manuscrit déjà cité plus d'une fois ; & à l'égard de l'autre qui continue les fonctions de cet Amiral jusqu'en 1444, elle ne s'accorde nullement avec la date de 1439, que du Cange donne lui-même aux nominations de André de Laval & de Prégent de Coëtivy qu'il reconnoît avoir été Amiraux de France, sans tenir compte, comme de raison, de Guillaume de la Pole, ni d'Edouard de Courtenay nommés Amiraux de France par le Roi d'Angleterre en 1424 & en 1439.

Ici les listes des Amiraux varient trop pour pouvoir être conciliés : il faut donc prendre parti entr'elles. Celle de notre manuscrit est évidemment défectueuse, puisqu'après avoir mis Prégent de Coëtivy Sr. de Rays en 1439, sans parler d'André de Laval, ce qui néanmoins peut n'être pas une faute ; elle place Jean Sire de Bueil Comte de Sancerre, qui sûrement ne fut fait Amiral qu'en 1450, après la mort de Coëtivy tué au siege de Cherbourg. Ensuite elle nomme Charles d'Anjou en 1439 comme Coëtivy, André de Laval Sr. de Loheac en 1442, puis Louis de Trie en 1447, Gilles de Bretagne Sr. de Raix en 1450, & Jean d'Andie bâtard d'Armagnac, Comte de Cominges en 1453. Il est vrai qu'il n'est aucun de ces Seigneurs qui n'ait été reconnu Amiral de France par quelques historiens ; mais ils sont contredits par d'autres, excepté Laval, Coëtivy & de Bueil, & d'ailleurs indépendamment de cela, l'ordre de la liste ne sauroit être sauvé.

Il faut donc l'abandonner, & puisque le général des Auteurs s'accorde à placer André de Laval avant Coëtivy qui fut nommé son successeur sur sa démission en 1429, il convient de reconnoître pour dix-neuvieme Amiral, après de Culant.

XIX. André de Laval, Sr. de Loheac, sans adopter néanmoins l'anecdote du P. Daniel, qu'il préféra la charge de Maréchal de France à celle d'Amiral,

ni celle de du Cange, qu'il fut nommé une seconde fois Amiral en 1465 ; derniere idée au reste qui contredit la premiere.

XX. Prégent de Coëtivy, 26 Décembre 1439, tué au siége de Cherbourg en 1450, sous le même Charles VII.

XXI. Jean Sire de Beuil, Comte de Sancerre. Du Cange lui donne le surnom de Montrésor & ne date point sa nomination. Comme il fut fait Amiral pour récompense des belles actions qu'il avoit faites au siege de Cherbourg, en même temps que Gouverneur de la place, la date est donc du 12 Août 1450, jour de la prise de cette forteresse, la derniere qui restoit aux Anglois en en Normandie, encore sous Charles VII.

XXII. Jean de Rohan, sire de Montauban, en 1361, sous Louis XI.

XXIII. Louis bâtard de Bourbon, Comte de Roussillon, fils naturel de Charles premier Duc de Bourbon, nommé Amiral de France en 1466 sous le même Louis XI. Le P. Fournier, *fol.* 241 & le P. Anselme.

Après l'Amiral de Montauban, du Cange remet André de Laval, Sr. de Loheac, & le P. Daniel de son côté le place avec quelques Auteurs après le bâtard de Bourbon ; mais ce dernier fait ne peut naturellement être adopté ; puisque le bâtard de Bourbon étoit constamment encore Amiral en 1480, comme il résulte de l'Ordonnance de Louis XI. du 2 Octobre de la même année, & qu'alors de Laval auroit été trop âgé pour reprendre les fonctions d'une charge aussi pénible que l'étoit celle d'Amiral. Il paroît d'ailleurs que le bâtard de Bourbon n'est mort qu'en 1486 ; mais suivant le P. Fournier il fut déposé pour faire place à Loheac, puis rétabli en 1472 ; ce qui n'est guere vraisemblable.

XXIV. Louis Mallet, sire de Graville en 1486, sous Charles VIII.

XXV. Charles d'Amboise son gendre, 31 Janvier ou premier Février 1508, sous Louis XII. Du Cange prétend qu'il mourut en 1511, & que comme il n'avoit été nommé Amiral que sur la démission du sieur de Graville son beau-pere, celui-ci lui ayant survécu, fut de nouveau pourvu de cette charge. Le P. Anselme en dit autant, aussi-bien que Godefroi.

XXVI. Guillaume Gouffier, Sr. de Bonnivet, 31 Décembre 1517, sous François premier. Cet Amiral fut tué à la bataille de Pavie le 24 Février 1524, & non pas 1525, car alors l'année ne commençoit qu'au mois de Mars.

XXVII. Philippe Chabot, Seigneur de Brion, 23 Mars 1525, sous le même Roi. Du Cange l'appelle Comte de Charny ; cependant dans le préambule de l'Ordonnance du mois de Février 1543, il n'est nommé que Seigneur de Brion.

XXVIII. Claude d'Annebaut, Sr. de Saint Pierre, aussi sous le même Roi, 5 Février 1543. La même Ordonnance porte que *puis n'aguere* il avoit été pourvu de l'état & office d'Amiral, *n'aguere vacant* par la mort du Seigneur de Brion ; ce qui feroit penser que cette mort devroit être datée du mois de Janvier plutôt que de celui de Juin de la même année, puisque sans cela il y auroit huit mois d'intervalle, ce qui ne conviendroit pas à ce terme *n'aguerre*, aussi Godefroi place-t-il la vacance au mois de Janvier au lieu du mois de Juin.

XXIX. Gaspard de Coligny, Sr. de Châtillon, sous Henri II. 11 Novembre 1552 ; ainsi du Luc, Guenois & Pasquier se trompent lorsqu'ils datent sa ré-

ception au Parlement du 11 Janvier 1551, il faut dire 1552, les provisions étant du 11 Novembre précédent; car ce n'est qu'en 1563 que l'année a commencée par le mois de Janvier.

L'Amiral de Coligny ayant pris le parti des rébelles sous Charles IX. le Roi sans confisquer sa charge pourvut à sa place en 1562 Henri de Montmorency, Maréchal d'Amville, qui en conséquence fit les fonctions d'Amiral; mais comme ce ne fut que par commission, on ne doit pas le mettre au nombre des Amiraux, ni le Marquis de Villars avant la mort de Coligny, quoique nommé dès le 8 Octobre 1569, suivant les provisions rapportées par Godefroi au commencement de son Traité des Amiraux; d'autant plutôt que Coligny après le traité de pacification de 1570 reprit le titre d'Amiral, soit de droit, soit par un article secret du traité, & que réellement il étoit reconnu Amiral lorsqu'il périt à la journée de la Saint Barthelemy en 1572.

Suivant cette liste, Gaspard de Coligny n'est que le vingt-neuvieme Amiral, & cependant le Ferron en compte trente-trois jusqu'à lui, & du Cange quarante-un; mais les dix premiers de la liste de du Cange n'ont constamment pas été Amiraux en titre.

XXX. Honoré ou Honorat de Savoye, Marquis de Villars, Comte de Tende, sous Charles IX. Du Cange date ses provisions du 24 Avril, il a voulu dire Août 1572, jour même de la mort de Coligny. Il fut reçu en Parlement le 5 Septembre suivant.

XXXI. Charles de Lorraine, Duc de Mayenne, sous Henry III. 28 Avril 1578, sur la démission du précédent.

XXXII. Anne, Duc de Joyeuse, premier Juin 1582, sous le même Roi. Il fut tué à la bataille de Coutras où il commandoit l'armée Royale en 1587.

XXXIII. Jean-Louis de Nogarret de la Vallette, Duc d'Epernon, 7 Novembre 1587, sous le même Roi encore.

XXXIV. Bernard de Nogaret de la Vallette, sur la démission du précédent son frere en 1588. Il fut tué au siege Roquebrune en Provence en 1592.

XXXV. Charles de Gontaut, Duc de Biron, sous Henri IV. 4 Octobre 1592. Il donna sa démission en 1594.

XXXVI. André de Brancas, Sr. de Villars, 23 Avril 1594, du Cange dit 23 Août de même que Godefroi & le P. Anselme. Il fut fait prisonnier l'année suivante dans un combat près de Dourlens, & tué de sang froid par l'ordre d'un Officier Espagnol.

XXXVII. Charles de Meru de Montmorency, Duc Damville, 21 Janvier 1596, sous le même Roi Henri IV.

XXXVIII. Henri de Montmorency, sur la démission du précédent son oncle, 2 Juillet 1612, & reçu au Parlement le 10 du même mois. En 1626 il fit sa démission de cette charge entre les mains du Roi Louis XIII. qui créa aussitôt après & par Edit du mois d'Octobre de la même année, celle de Grand-maître chef & Surintendant général de la navigation & du commerce de France, en faveur du Cardinal de Richelieu son premier Ministre.

Cependant la charge d'Amiral n'étoit pas encore supprimée, elle ne le fut avec celle de Connétable, que par Edit du mois de Janvier 1627, enregistré au Parlement le 13 Mars suivant. Je n'ai trouvé ces deux pieces intéressantes que dans l'histoire généalogique, &c. du P. Anselme, tom. 7, *fol.* 913 & suiv. & dans le Traité des Amiraux de Godefroi, *fol.* 67 & 68.

Telle eſt ce me ſemble la liſte la plus exacte que l'on puiſſe avoir des Amiraux de France, juſqu'à la ſuppreſſion de cette éminente charge, qui ne fut rétablie qu'en 1669.

Je dis des Amiraux de France, car il eſt certain qu'il y a eu quantité d'autres Amiraux en France, pour la Bretagne, la Guyenne & la Provence; mais il n'y a que ceux ci-deſſus qui ayent eu le titre d'Amiraux de France depuis Pierre le Miége ou le Megue, qui a été le premier Amiral de France en titre d'office. Ce ſont auſſi les ſeuls qui ayent été reconnus grands Officiers de la Couronne, & en cette qualité ils ont toujours eu la prééminence ſur les autres Amiraux, quoiqu'ils n'euſſent le commandement que ſur les côtes de Normandie & de Picardie, & même dans l'origine que ſur celles de Picardie.

Cette concurrence d'Amiraux dans le Royaume, dont tous les Auteurs tant nationaux qu'étrangers demeurent d'accord, n'a rien de ſurprenant avant la réunion de la Bretagne, de la Guyenne & de la Provence à la Couronne; mais depuis & à meſure que ces provinces ont été réunies, ce devoit être ce ſemble tout autre choſe. Cependant il eſt ſûr que l'Amirauté de France ne s'étendoit que ſur la Normandie & la Picardie, depuis Calais juſqu'au Mont-Saint-Michel, & que les trois autres provinces maritimes ont perpétuellement eu leurs Amiraux à part; ſavoir celui de Bretagne qui commandoit depuis le Mont-Saint-Michel juſqu'au Ratz, celui de Guyenne depuis le Ratz juſqu'à Bayonne, & celui du levant en Provence & en Languedoc.

Il eſt vrai qu'on a vu quelques Amiraux de France l'être en même temps, ſoit de la Bretagne, ſoit de la Guyenne, qui comprenoit l'Aulnis & le Poitou; mais c'étoit par des proviſions à part, quoique quelquefois de même jour. Par exemple Philippe Chabot, Sr. de Brion, Gaſpard de Coligny, le Marquis de Villars, Anne Duc de Joyeuſe, Charles & Henry de Montmorency, ont été tous ſix Amiraux de France & de Bretagne, l'un en 1525, le ſecond en 1552, le troiſieme en 1572, le quatrieme en 1582, le cinquieme en 1596, & le dernier en 1612.

De même Henri de Montmorency, dernier Amiral avant la ſuppreſſion de la charge, étoit Amiral de Guyenne en même temps qu'Amiral de France. Les deux charges furent mêmes unies par Lettres-patentes du 27 Novembre 1613, enrégiſtrées au Parlement de Bourdeaux le 23 Décembre 1615.

On voit auſſi que le Seigneur de la Trimouille a été Amiral particulier de la Bretagne & de la Guyenne en même-temps en 1517.

Avant le dernier Amiral de Montmorency, l'Amirauté de Guyenne avoit toujours été exercée ſéparément de celle de France; c'eſt-à-dire, qu'aucun Amiral de France ne l'avoit été en même temps de la Guyenne.

Parmi les Amiraux de Guyenne, avant le Seigneur de la Trimouille, quelques-uns, entr'autres le P. Anſelme, placent Gentien Triſtan; enſuite l'ont conſtamment été, le Marquis de Saluces, Odet d'Aydie, Henri d'Albret, Roi de Navarre: Antoine de Bourbon, Duc de Vendôme, auſſi Roi de Navarre en 1555, & Henri Prince de Navarre, depuis le 3 Janvier 1562, juſqu'à ſon avénement à la Couronne ſous le nom d'Henri IV. Après lui le Comte de Coligny, Henri de Coligny ſon fils, & Gaſpard de Coligny, depuis le 20 Octobre 1591 juſqu'au 27 Novembre 1613, que ſur ſa démiſſion Henri de Montmorency fut pourvu de la charge avec réunion à celle d'Amiral de France. Il

étoit auſſi Amiral de Bretagne; de ſorte qu'excepté la Provence, il étoit Amiral de tout le Royaume.

Mais jamais aucun Amiral de France, avant le rétabliſſement de cette charge en 1669, n'a été Amiral de Provence ou des mers du Levant, quoique la Provence ait été réunie à la Couronne dès l'année 1481. On ne trouve même que fort peu de proviſions pour cette charge d'Amiral, parce que les Gouverneurs de Provence prétendoient être Amiraux nés du Levant; de maniere que les proviſions que l'on connoît n'ont été données qu'à des Gouverneurs de cette province, tels qu'ont été les Comtes de Tende & de Sommerive, le Duc d'Epernon, le Duc de Guiſe. Nos Rois accordoient ſans doute ces proviſions pour en tirer la preuve que l'Amirauté n'appartenoient pas de droit au Gouverneur D'un autre côté il étoit tenu en reſpect, au moyen des galeres que nos Rois entretenoient à Toulon & à Marſeille, parce qu'alors on les croyoit plus propres que les autres vaiſſeaux de guerre à ſervir ſur la Méditerranée. Cet établiſſement que l'on fait remonter à l'année 1410, fut perfectionné par François premier, & le commandement en fut donné à un Officier nommé Capitaine général des galeres, dont les fonctions, les prérogatives & l'autorité furent réglées par Ordonnance de Charles IX. du 6 Avril 1562. Cette dignité néanmoins de Général des galeres ne préjudicioit en rien aux droits de l'Amiral du Levant pour tout ce qui concernoit la marine, excepté les galeres.

Ainſi Guenois dans ſa note ſur cette Ordonnance de Charles IX. de 1562, & la Popeliniere pag. 48 *verſo* ſe ſont trompés, en diſant que le Général des galeres étoit en même-temps Amiral de Provence & du Levant. Il eſt prouvé que jamais le Général des galeres n'a nommé aux charges de l'Amirauté, qu'il n'a jamais donné non plus les congés néceſſaires pour mettre en mer, ni prétendu le dixieme des priſes, ſur quoi voir l'art. 9 de ce titre. Depuis que les Gouverneurs de Provence ont ceſſé de prendre le titre d'Amiraux du Levant, les Grands-maîtres de la navigation, & après eux les Amiraux nommés depuis le rétabliſſement de la charge d'Amiral, ont perpétuellement joui de ces droits & de tous autres d'Amirauté au préjudice du Général des galeres & ſans la moindre oppoſition de leur part. Il y a donc toujours eu un Amiral du Levant indépendamment du Général des galeres.

Du reſte on ne voit point d'acte de ſuppreſſion de cette charge d'Amiral du Levant; on trouve ſeulement qu'elle ſubſiſtoit encore en 1630; mais elle fut éteinte peu de temps après ſans doute, puiſque les difficultés qu'eſſuya le Cardinal de Richelieu en ſa qualité de Grand-maître de la navigation pour la perception ſur les côtes de la Méditerranée, du droit d'ancrage que Louis XIII. lui avoit accordé, don confirmé par Arrêt du Conſeil du 19 Juin 1633, les difficultés, dis-je, qu'il eut à eſſuyer à cette occaſion, ne lui furent faites que par les Seigneurs riverains. Or s'il y eût eu encore alors un Amiral du Levant, c'eſt lui préciſément qui auroit diſputé le droit d'ancrage, comme lui devant appartenir ſpécialement à raiſon de ſa dignité.

Les Gouvernenrs de Guyenne ſe portoient tout de même pour Amiraux nés dans cette partie des côtes du Royaume, ſans négliger pour cela d'obtenir des proviſions pour légitimer les fonctions qu'ils en faiſoient. Ils étoient d'autant plus attentifs à les ſolliciter ces proviſions, que les Rois d'Angleterre tant qu'ils avoient été les maîtres de la Guyenne, ayant nommé des Amiraux pour com-

mander ſur les côtes, depuis Bayonne juſqu'au Ratz, il avoit été ſtipulé, on ne ſait par quel motif, dans le Traité de 1453 paſſé entre Charles VII. & le Roi d'Angleterre à l'occaſion de la reddition de la ville de Bourdeaux, que l'Amiral de Guyenne continueroit d'avoir le même commandement; du moins la Popeliniere dans ſon Traité de l'Amiral, pag. 64, & Godefroi ſur le Ferron, le font-ils entendre de la ſorte. Ce qui eſt bien extraordinaire.

Quoiqu'il en ſoit, l'Amirauté de Guyenne continua depuis ce temps-là d'être exercée à part juſqu'à l'année 1613 qu'elle fut réunie à l'Amirauté de France, comme il a été obſervé. Enſuite la charge d'Amiral ayant ceſſé par la démiſſion de Henri de Montmorency en 1626, & celle de Grand-maître de la navigation créée auſſi-tôt après, ayant été donnée au Cardinal de Richelieu, ſon autorité en Guyenne fut reconnue avec la même facilité qu'elle l'avoit été dans la Picardie & la Normandie. Elle le fut auſſi enfin en Provence & en Languedoc; de ſorte qu'avec un titre inférieur à celui d'Amiral, ſon pouvoir en qualité de Grand-maître s'étendoit beaucoup plus loin que celui qu'avoient eu les Amiraux de France. Ses ſucceſſeurs Grands-maîtres continuerent tout de même l'exercice de cette charge, ſans que depuis la ſuppreſſion de cet Amiral, aucun Gouverneur de Guyenne ni de Provence ait prétendu les droits d'Amirauté. Auſſi lorſque le Roi Louis XIV. jugea à propos de rétablir la charge d'Amiral, l'autorité du Comte de Vermandois qui en fut pourvu, fut-elle reconnue ſans aucune contradiction, par-tout où celle de Grand-maître l'avoit été.

Il n'en fut pas de même de la Bretagne. Avant la réunion de cette Province à la Couronne, les Ducs de Bretagne, quoique vaſſaux de la Couronne, exerçoient dans leurs Etats tous les droits régaliens, du nombre deſquels eſt celui d'Amirauté, comme Princes ſouverains, ou ſi l'on veut en vertu du Traité de l'an 1231 conclu entre le Roi St. Louis & Pierre de Dreux, lequel Traité ſe trouve dans le ſecond tome des Œuvres de Dumoulin, *parte quartâ de juribus & privilegiis regni Francorum*, *fol.* 1120 *& ſeq.* & ce droit d'Amirauté, ces Ducs de Bretagne le communiquoient à leurs Gouverneurs & Lieutenans-généraux établis ſur les côtes maritimes de cette Province.

Après la réunion à la Couronne, il ſembloit que la charge d'Amiral de Bretagne devoit être réunie de plein droit à celle d'Amiral de France, d'autant plutôt que cette Province eſt limitrophe de celle de Normandie. Cependant elle fut donné au Seigneur de la Trimouille qui étoit déjà Amiral de Guyenne; au moyen de quoi ſon département auroit été bien plus conſidérable que celui de l'Amiral de France, ſi le Gouverneur-général de la Bretagne ne lui eût pas diſputé les droits d'Amirauté dans cette Province.

Depuis ce temps là les Amiraux de France ont preſque tous été Amiraux de Bretagne; mais le plus ſouvent par des proviſions ſéparées, quoique dès l'année 1544, ſuivant le Ferron, l'Amirauté de Bretagne eût été réunie, par Lettres-patentes, à celle de France; à raiſon de quoi M. le Procureur-général à l'audience du 14 Novembre 1569 donnant ſes concluſions pour l'enrégiſtrement des proviſions du Marquis de Villars, remontra que ce mot *Bretagne* employé dans les proviſions étoit ſuperflu & inutile au moyen de la réunion des deux charges, ſuite naturelle de la réunion de la Bretagne à la Couronne.

Cependant les Gouverneurs & Lieutenans-généraux de Bretagne n'en prétendirent pas moins les droits d'Amirauté, en tout ou partie, ſuivant les circonſ-

tances & le degré de leur puiſſance & autorité ; à cela près néanmoins qu'ils n'entreprirent jamais de ſe mêler de la marine & des expéditions militaires ſur mer.

Nous avons une preuve authentique de leurs autres prétentions, dans l'accord qui fut fait le 6 Avril 1584 entre le Duc de Mercœur, Gouverneur & Lieutenant-général pour le Roi en Bretagne, & le Duc de Joyeuſe, Amiral de France & de Bretagne.

Par ce traité il ſe fit une eſpece de partage des droits d'Amirauté en Bretagne entre les deux contractans.

Au ſujet des congés, il fut ſtipulé que ceux concernans le tranſport des bleds, légumes & autres marchandiſes qui partiroient des ports de Bretagne pour être tranſportés en d'autres Provinces du Royaume, continueroient d'être donnés par le Gouverneur ſans que l'Amiral put y rien prétendre.

A l'égard des autres congés & paſſeports, en paix comme en guerre, il fut ſtipulé que ce ſeroit l'Amiral ſeul qui les donneroit & les feroit expédier.

Il fut réſervé au Gouverneur le droit d'appliquer les deniers qui ſe leveroient en Bretagne aux réparations des places maritimes, ports & havres ; comme par le paſſé ; mais par rapport aux impoſitions que le Roi ordonneroit pour l'entretien des ports & havres, l'emploi en devoit être fait de l'ordre de l'Amiral.

Quant aux bris, déprédations & au droit de dixieme, il fut arrêté que l'Amiral en jouiroit ſuivant l'Ordonnance.

Il fut ſtipulé encore que les Juges royaux ordinaires continueroient de connoître des matieres maritimes & d'Amirauté, à la charge néanmoins de faire tenir par leurs Greffiers des regiſtres à part pour ces ſortes d'affaires, afin de conſerver les droits de l'Amiral.

Enfin il fut réglé que le Gouverneur jouiroit pour le ſurplus des droits attachés à ſa charge, ſuivant le pouvoir à lui attribué par ſon brevet. Signé *Philippe-Emmanuel de Lorraine* & *Anne de Joyeuſe.*

Cette piece extrêmement curieuſe, eſt tranſcrite dans un regiſtre manuſcrit de la bibliotheque de M. le Duc de Penthievre, & il eſt dit qu'elle a été tirée d'un autre regiſtre manuſcrit de la bibliotheque de M. le Procureur-général, cote 464.

Ce traité à qui il manquoit l'approbation du Roi, & qui fut annullé même par Lettres-patentes d'Henry III. du 17 Août 1588, enrégiſtrées au Parlement de Rennes le 26 du même mois, ne pouvant ſervir de regle dans la ſuite entre les Amiraux & les Gouverneurs de Bretagne, fut regardé comme non avenu par le Duc Damville, Amiral de France & de Bretagne, lequel en conſéquence prétendit exercer les droits d'Amirauté en plein & ſans partage, & le Gouverneur de Bretagne de ſon côté, continua de prétendre les droits d'Amirauté par ſon titre ſeul de Gouverneur de cette province.

La conteſtation demeura indéciſe. La charge d'Amiral ayant été ſupprimée enſuite, & le Cardinal de Richelieu ayant été établi Grand-maître chef & Surintendant de la navigation & du commerce de France, ce qui regardoit ſans contredit la Bretagne comme les autres provinces maritimes du Royaume, il éprouva en Bretagne pour l'exercice de ſa charge les mêmes difficultés de la part du Gouverneur, que les Amiraux avoient eſſuyées.

Dans

Dans la vue de les faire cesser par un remede efficace, il résolut d'établir en Bretagne des sieges d'Amirauté ; & à cette fin il engagea Louis XIII. à porter l'Edit du mois de Janvier 1641 ; mais il y trouva des obstacles qu'il ne put ou qu'il n'eut pas le temps de surmonter, sa mort arrivée peu de temps après ayant fait abandonner ce projet qui avoit été tenté aussi inutilement dès l'année 1554, & qui n'a eu enfin son exécution qu'en l'année 1691.

Sous les Grands-maitres ses successeurs, les Gouverneurs de Bretagne eurent assez de crédit pour se maintenir dans les droits d'Amirauté qu'ils s'attribuoient, & leur possession parut tellement leur avoir fait un titre, que Louis XIV. lorsqu'il rétablit la charge d'Amiral en 1669, non-seulement excepta précisément la province de Bretagne ; mais encore dans l'article premier de l'Ordonnance de la Marine, faite exprès en 1684 pour cette province, confirma au Gouverneur le privilege de jouir en ladite qualité des droits & pouvoirs d'Amirauté, ainsi qu'il en avoit joui ou dû jouir en lad. province; en conséquence de laquelle disposition, le Gouverneur a été substitué constamment à l'Amiral dans tous les autres articles qui correspondent à ceux de notre présente Ordonnance concernant l'Amiral.

Cependant comme l'Amiral, quoique n'ayant plus le pouvoir que les anciens Amiraux avoient dans les ports pour les armemens & les expéditions maritimes, avoit conservé la possession de quelques-uns de ses droits dans plusieurs cantons de la Bretagne; il s'éleva de nouvelles contestations entre feu M. le Comte de Toulouse, Amiral du Royaume, & M. le Duc de Chaulnes Gouverneur de Bretagne; & l'on ne trouva point d'autre expédient pour les terminer, que celui d'engager M. le Duc de Chaulnes à accepter un autre Gouvernement en échange de celui de Bretagne, dont il se démit entre les mains du Roi, qui le donna aussi-tôt à M. le Comte de Toulouse. Par-là il fut Amiral en plein de la Bretagne, comme du reste des côtes du Royaume ; mais il est vrai de dire qu'il ne l'a été effectivement de Bretagne que par sa qualité de Gouverneur de la Province ; de même de S. A. S. M. le Duc de Penthievre, que le Roi a fait Gouverneur de la Bretagne en même-temps qu'il lui a conféré la charge d'Amiral.

Les motifs de la suppression de la charge d'Amiral en 1626 & 1627 aussi-bien que celle de Connétable, furent qu'elles étoient devenues trop considérables, & que par l'autorité qu'elles donnoient, elles rendoient trop puissant celui qui en étoit revêtu.

La charge de Connétable, dont le pouvoir étoit bien plus à craindre, fut éteinte sans retour. Celle d'Amiral reparut en quelque sorte aussi-tôt après sous le titre de Grand-maître chef & Surintendant général de la navigation & du commerce de France. Je dis en quelque sorte, car quoique le titre de la charge subrogée à celle d'Amiral, eût quelque chose de plus imposant du côté des termes, le lustre, le rang, le pouvoir qui y étoit attaché étoit incomparablement au-dessous de celui dont les Amiraux avoient joui, au moyen du droit que Louis XIII. se réserva de nommer qui il jugeroit à propos pour commander ses armées de mer ; mais le Cardinal de Richelieu qui le premier fut revêtu de cette nouvelle charge, ne ressentit pas proprement l'effet de cette réserve étant en même-temps premier Ministre du Royaume.

Liste des Grands-maîtres de la navigation, &c.

Armand-Jean Duplessis, Cardinal de Richelieu, en 1626 au mois d'Octobre.

Armand de Maillé de Brezé, neveu du précédent, 5 Décembre 1642. Il fut tué d'un coup de canon au siege d'Orbitelle en 1646.

Anne d'Autriche, mere de Louis XIV. Régente du Royaume, ses provisions sont du 4 Juillet 1646.

Cesar Duc de Vendôme, 12 Mai 1650, sur la démission de la Reine-mere.

François de Vendôme, Duc de Beaufort, pourvu de ladite charge en survivance du Duc de Vendôme son pere, & par les mêmes lettres de provisions du 12 Mai 1650; il commença d'en faire les fonctions en 1667. Il fut tué deux ans après au siege de Candie en 1669, dans un combat où il avoit donné des preuves de la plus grande valeur.

Après sa mort Louis XIV. supprima la charge & rétablit en même temps celle d'Amiral par Edit du mois de Novembre 1669; mais avec une grande diminution des droits qui y étoient anciennement attachés.

Amiraux depuis le rétablissement de la Charge.

Le premier Amiral depuis le rétablissement de la charge a été,

Louis de Bourbon, Comte de Vermandois. Provisions du 12 Novembre 1669.

Louis-Alexandre de Bourbon, Comte de Toulouse lui succéda en 1683; ses provisions sont du 23 Novembre. Il commandoit la flotte du Roi au combat qui se donna à la hauteur de Malaga le 24 Août 1704.

J'ai su d'un Officier de considération qui étoit sur le vaisseau de M. le Comte de Toulouse, que ce Prince ayant eu soif durant l'action, le Page qui lui présentoit à boire eut le bras emporté d'un coup de canon dans le même moment, & que le Prince témoin de cet événement conserva tout son sang froid sans donner aucune marque d'émotion. Le même Officier m'a assuré que les flottes combinées d'Angleterre & d'Hollande étoient perdues sans ressource, si l'avis de M. le Comte de Toulouse, qui étoit de recommencer le combat le lendemain, eût prévalu dans le conseil tenu après l'action. On étoit pas encore instruit sur la flotte que nous avions perdu la fameuse bataille d'Hochstet.

Louis-Jean-Marie de Bourbon, Duc de Penthievre son fils, remplit cette éminente charge depuis 1737. Il en avoit déjà été pourvu en survivance par lettres de provisions du premier Janvier 1734; en conséquence il avoit prêté le serment de fidélité entre les mains du Roi le 4 du même mois.

Dans l'origine il ne falloit rien de plus pour entrer en exercice, que ce serment de fidélité, suivi de l'enrégistrement de leurs provisions tant au Parlement qu'à la Chambre des Comptes; enrégistrement qui se faisoit sans cérémonie d'éclat. Dans la suite les Amiraux s'accoutumerent à assister en personne à l'enrégistrement de leurs provisions au Parlement, les faisant présenter par un Avocat, ce qui les assujettit dès-lors au serment en la Cour. On voit en effet dans Pasquier que ce fut lui qui présenta celles de l'Amiral Duc

de Joyeuſe, comme M. de Thou, lorſqu'il n'étoit encore qu'Avocat avoit préſenté celles de l'Amiral de Coligny.

Si ces Seigneurs n'y reçurent pas perſonnellement la même mortification que leurs prédéceſſeurs y avoient eſſuyée, ils durent néanmoins reſſentir l'atteinte qui fut portée à leur dignité d'Amiral, & d'autant plus vivement, qu'ils étoient tout-à-la fois Amiraux de France & de Bretagne.

Voici ce que c'eſt. Lorſqu'après la réception de l'Amiral de Coligny & l'enrégiſtrement de ſes lettres, il fut queſtion de lui faire prendre ſéance au Parlement ; M. le Préſident Gilles le Maître lui dit : » qu'il pouvoit ſeoir » comme Gouverneur & Lieutenant général du Roi en l'Iſle de France, & » non pas comme Amiral, aucun de ſes prédéceſſeurs n'y ayant eu ſéance.

Guenois ajoute *fol.* 204, que » le ſemblable fut dit à l'Amiral de Joyeuſe » en 1582 par M. le Préſident de Thou, qu'il pouvoit ſeoir comme Duc & » Pair, & non comme Amiral ». Marion plaidoyer 5, déclare auſſi qu'il en fut uſé de même lors de la réception de l'Amiral Duc d'Epernon en 1588; Guenois ajoute encore, que » les 5, 16 & 20 Décembre 1527 & 15 Janvier 1536, » l'Amiral Chabot, le Roi ſéant en Parlement, fut mis ès bas ſieges »; de même du Tillet pag. 246, excepté qu'il dit 1526 au lieu de 1527.

Le même du Tillet rapporte que le 12 Octobre 1465, à la publication de la paix entre le Roi Louis XI. & les Princes ſes freres, l'Amiral fut aſſis ès-hauts ſieges; mais ajoute-t-il, » quand le Roi tient ſon Lit de Juſtice, les hon- » neurs ſont départis comme il lui plaît ». Il a oublié une autre raiſon non moins déciſive, c'eſt que l'Amiral d'alors étoit le bâtard de Bourbon, Comte de Rouſſillon, Prince que Louis XI. affectionnoit extrêmement, juſque-là, qu'après lui avoir donné en mariage ſa fille naturelle, il l'appelloit habituellement ſon cher fils & couſin. V. l'Ordonnance du 2 Octobre 1480.

Mais pour cela, reprend-t-il, » il n'eſt pas moins vrai de dire que l'Amiral » pour raiſon de ſon office n'a lieu ès-hauts Sieges, voix ni entrée au Conſeil » dudit Parlement ». Il en dit autant des Maréchaux de France, & la raiſon qu'il en rend un peu plus haut, « c'eſt que ce ſont Juges ſubalternes » comme s'il ne falloit conſidérer l'Amiral que du côté de la juſtice qu'il a droit de faire exercer, abſtraction faite de ſa qualité de Commandant né de toutes les forces maritimes du Royaume, & de Grand-officier de la Couronne.

Si du Tillet eût fait attention à cette prérogative, auroit-il dit en finiſſant que les Maréchaux de France précedent l'Amiral? n'auroit-il pas plutôt, comme Paſquier *fol.* 117, comparé la charge d'Amiral à celle de Connétable, & conclu comme lui, » que c'étoient deux grands états qui s'avoiſinoient & te- » tenoient de près à la ſouveraineté, l'un donnant le commandement général » ſur terre, & l'autre ſur mer.

Il ſemble après tout que du Tillet ait viſé préciſément à abaiſſer l'office d'Amiral; on en peut juger par cette autre anecdote humiliante qu'il rapporte pag. 247. » Meſſire Charles d'Amboiſe, dit-il, ayant été reçu au Parlement » en qualité d'Amiral le premier Février 1508, & ayant requis qu'il fût » mis ſur le repli de ſes proviſions, qu'elles avoient été *lues, publiées & » enrégiſtrées*, il lui en fut fait refus, & il fut ordonné que ſa réception & » preſtation de ſerment ſeroit miſe à la maniere accoutumée »; mais Paſquier qui étoit préſent à la réception de Gaſpard de Coligny, déclare que ſur le

repli des lettres, il fut mis ſans aucune difficulté, *lues, publiées & enrégiſtrées.*

Pour revenir au droit de l'Amiral de ſiéger au Parlement, à la bonne heure que l'uſage lui refuſât le droit de prendre ſéance ſur les hauts-ſieges dans l'abſence du Roi; mais falloit-il fonder ſon excluſion ſur ce qu'il n'étoit que juge ſubalterne? Il y a là plus que de l'indécence de la part de du Tillet.

Cependant eſt-ce préciſément parce que le Roi eſt le maître de régler les rangs & les places lorſqu'il tient ſon Lit de Juſtice, que de tout temps les Amiraux y ont eu des places d'honneur & occupé les hauts ſieges du Parlement? N'eſt-ce pas plutôt parce que l'Amiral eſt un des grands Officiers de la Couronne, comme le déclare l'Ordonnance du 2 Octobre 1480, qualité qui lui avoit ſûrement été donnée auparavant, (la Popeliniere pag. 44) & qui réitérée, tant par un autre Ordonnance du 6 Août 1582, que par les ſubſéquentes, a enfin été ſolemnellement renouvellée par l'Edit du mois de Novembre 1669, portant rétabliſſement de cette charge d'Amiral.

Or lorſque le Roi tient ſon Lit de Juſtice, l'Amiral eſt aſſis ſur les hauts-ſieges, tandis que Meſſieurs du Parlement n'occupent que les bas ſieges. On ne conçoit donc rien au cérémonial tout oppoſé qui s'obſervoit anciennement à la réception de l'Amiral dans l'abſence du Roi.

Quoiqu'il en ſoit, depuis le Duc d'Epernon, il n'a plus été queſtion d'avertir ſes ſucceſſeurs qu'ils n'avoient pas droit de ſiéger au Parlement comme Amiraux.

Ce qui ſe paſſa le 23 Décembre 1694 lors de l'inſtallation de M. le Comte de Toulouſe dans ſon ſiege de la Table de Marbre, à la ſuite de ſa réception au Parlement, mérite d'être rapporté.

Lecture faite des proviſions & de l'Arrêt de réception, M. le premier Préſident adreſſa à ce Prince le diſcours ſuivant.

» Monſieur, après la lecture qui vient d'être faite des proviſions qu'il a » plu au Roi de vous donner de la charge d'Amiral & de l'Arrêt de votre ré» ception en la Cour, il nous reſte à vous inſtaller dans le ſiege où vous dé» vez dorénavant protéger les ſujets du Roi par l'équité de vos jugemens, » comme vous êtes obligé de les défendre ſur mer par la force de vos armes.

» Nous ſommes très-aſſurés, Monſieur, que vous remplirez également ces » deux devoirs importans.

» Et quoique l'on ne fonde pour l'ordinaire que ſur des conjectures les eſ» pérances que l'on conçoit des perſonnes de votre âge, les preuves éclatantes » que vous avez données de votre valeur, la ſageſſe prématurée de votre con» duite, la grandeur & la nobleſſe que l'on voit dans toutes vos actions; la » douceur & l'honnêteté qui les accompagnent, & la modeſtie qui en releve » le prix, ſont des gages certains à la France, que vous égalerez la grandeur » de votre naiſſance par celle de votre mérite, & que vous ſurpaſſerez l'éclat » de vos dignités par celui de vos vertus & de vos actions.

» Nous le ſouhaitons, Monſieur, pour le ſervice & la ſatisfaction du Roi » qui vous eſt ſi cher; nous le ſouhaitons pour le bien de l'Etat; nous le » ſouhaitons enfin pour nous-mêmes, obligés par tant de raiſons publiques & » particulieres de nous intéreſſer, comme nous faiſons très-particuliérement, » à votre fortune & à tous vos avantages.

M. l'Amiral répondit.

» Monsieur, après les premieres obligations que je vous ai déjà, rien ne » pouvoit me faire plus de plaisir que d'être mis par vous en possession de la » charge dont il a plu au Roi m'honorer. Je crois ne pouvoir mieux faire » pour m'en acquitter comme je dois, que de suivre vos exemples; & ne » pouvant aspirer à cette capacité extraordinaire que l'on admire en vous, » j'aurai du moins cet amour pour la justice & pour la vérité qui vous a atti- » ré, avec tant de raison, la confiance du Roi & l'estime générale de tout » le monde.

M. le premier Président s'étant ensuite levé de son siege y fit asseoir M. l'Amiral, & étant descendu du marche-pied, il lui dit, » Monsieur; j'ai pris » jusqu'à cette heure le rang qui est dû à la justice souveraine du Roi, dont » j'avois l'honneur de faire une fonction : celui dans lequel je me trouve » présentement, est plus convenable à ma personne, & nous nous y recon- » noissons tous, tels que nous sommes; vos très-humbles & très-obéissans » serviteurs.

Après quoi M. le premier Président se retira avec M M. les Conseillers qui l'accompagnoient, & M. l'Amiral les reconduisit jusqu'à la porte de l'auditoire; où M. le premier Président lui dit, » Nous ne prenons point pour nos » personnes l'honneur que vous rendez à la justice du Roi.

On dira sans doute que ces honneurs étoient au contraire rendus à la personne de M. le Comte de Toulouse & non à sa dignité d'Amiral; mais on ne justifiera pas pour cela la dureté du cérémonial anciennement pratiqué lors de l'installation des Amiraux, même de ceux qui ne l'étoient que de la Picardie & de la Normandie, puisqu'ils n'en étoient pas moins Amiraux de France; & en cette qualité revêtus d'une des premieres charges de la Couronne.

Pour juger au reste de son importance, il ne faut que jetter les yeux sur la liste des grands hommes qui l'ont possédée, & sur les provisions que Henri IV. donna à Charles de Montmorency, Duc Damville, datées à Folembray du 21 Janvier 1596. Il y est dit, que c'est » un des premiers & principaux » états de la Couronne, qu'étant à propos d'en pourvoir un personnage digne » & capable, & de telle qualité & dignité, grandeur, ancienneté de maison, » mérite, expérience, &c. sur lequel le Roi puisse compter pour une si grande » & si importante charge; pour ces causes, &c.

Cette charge a donc toujours été l'une des premieres de la Couronne, de maniere que les Amiraux ne reconnoissoient au-dessus d'eux que le Chancelier, & si l'on veut le Connétable, à cause que son commandement s'étendoit sur toutes les troupes de terre, & que le leur étoit borné à un certain territoire.

Mais à cela près, l'autorité de chaque Amiral, par rapport aux expéditions maritimes de son département, étoit la même que celle du Connétable au sujet des armemens par terre; & c'est précisément cette trop grande autorité de l'Amiral, sur-tout lorsqu'il l'étoit en même temps de la Bretagne & de la Guyenne, qui engagea enfin Louis XIII. à supprimer cette charge en même temps que celle de Connétable.

En effet, toutes les forces maritimes étoient alors entre les mains de l'Amiral & à sa disposition, puisque outre les droits & prérogatives dont jouit encore aujourd'hui l'Amiral, il avoit la nomination de tous les offices militaires

de la marine, à commencer par les Vice-Amiraux jusqu'au dernier grade. Il nommoit de même les Capitaines & Officiers des ports & garde-côtes, les Intendans, Commissaires de marine, & généralement tous les Officiers de guerre & de finance ayant emploi & fonction dans la marine. C'étoit par ses ordres & sous sa direction que se faisoient les constructions & radoubs des vaisseaux de guerre, les achats de tout ce qui étoit nécessaire pour leur équipement & leur avitaillement. Il arrêtoit les états de toutes les dépenses faites par les Trésoriers de la marine. Il avoit de plus le commandement général de tous les vaisseaux de guerre & le choix de tous les Officiers qui les montoient. La preuve de toutes ces prérogatives se trouve dans les anciennes Ordonnances faites pour la marine depuis celle de l'an 1400 jusqu'à celle du mois de Mars 1584.

De tout ceci il n'est resté à l'Amiral que le privilege de commander la principale des armées navales; encore faut-il pour cela qu'il en reçoive l'ordre du Roi. Tout le reste a été retranché, le Roi se l'étant expressément réservé à la fin du Réglement du 12 Novembre 1669, fait à l'occasion du rétablissement de la charge d'Amiral, & plus particulierement encore par le dernier article du présent titre.

Mais la suppression de ces droits qui prenoient un peu trop sur l'autorité Royale, n'empêche pas que la charge d'Amiral ne soit aujourd'hui la plus belle du Royaume après celle de Chancellier, à ne considérer même que les autres droits qui lui ont été conservés, & dont on verra le détail sur les différens articles de ce titre.

On peut dire même que ce qu'elle a perdu de son ancien lustre, du côté de l'autorité du commandement, elle l'a regagné avec un nouvel éclat, en ce que son exercice ne souffre plus aucun partage dans le Royaume, & que ses droits ne lui sont plus contestés comme autrefois.

Du temps de nos anciens Amiraux en effet, comme ils ne l'étoient que d'une partie nos côtes du Royaume, non-seulement leur pouvoir ne passoit pas les bornes de leur district; mais encore chacun, même dans son département, étoit exposé à des contestations toujours renaissantes de la part d'une infinité de Seigneurs riverains, qui tantôt se prétendoient Amiraux sur les côtes de leurs Seigneuries, tantôt sans affecter ce titre ambitieux, se prévaloient de leur possession ou plutôt de leur usurpation, pour se faire maintenir dans la perception de quelques droits particuliers de l'Amirauté. De sorte que nul des anciens Amiraux n'étoit dans une possession pleine, libre & tranquille de tous ses droits.

Du Tillet insinue même pag. 246 » que les Officiers de la Rochelle & plu» sieurs gentilshommes du gouvernement de cette ville, maintinrent avoir » connoissance de plusieurs cas appartenant à l'Amiral, se fondant sur ce qu'ils » en jouissoient avant l'érection de l'office d'Amiral » : ce que la Popeliniere réfute fort bien chap. 14, pag. 71 : mais il pouvoit ajouter que cette prétention auroit été d'autant plus mal fondée, que tous les droits de l'Amiral étant royaux, comme s'en expliquent toutes les Ordonnances, ç'auroit été contre le Roi directement que ces Officiers Rochellois & ces Seigneurs auroient prétendu avoir acquis ces droits plutôt que contre l'Amiral. Or les droits royaux sont imprescriptibles.

Ces Seigneurs que les anciens Amiraux n'avoient pu ou qu'ils n'avoient pas eu le temps de réduire, parce qu'ils étoient trop ſouvent occupés à des expéditions maritimes, le Cardinal de Richelieu & ſes ſucceſſeurs Grands-maîtres de la navigation, &c. trouverent enfin peu à peu le moyen de les ramener à la regle en les faiſant déchoir de leurs prétentions par des Arrêts du Conſeil multipliés. De ſorte que lorſque Louis XIV. jugea à propos de rétablir la charge d'Amiral, les principaux obſtacles étant levés, il n'eut beſoin pour faire jouir l'Amiral de la plénitude des droits attachés à ſa charge, que de renouveller du ton qui convenoit dans l'art. 13 du préſent titre, les défenſes anciennement faites, & ſi ſouvent réitérées aux Gouverneurs & aux Seigneurs, de faire aucunes entrepriſes ſur les droits de la charge d'Amiral.

C'eſt ainſi que cette charge éminente, par ſon influence depuis ce temps-là, ſur toutes les côtes des provinces maritimes du Royaume, & par la perception paiſible de tous les droits qui lui ont été conſervés lors de ſon rétabliſſement, eſt devenue plus importante que jamais, nonobſtant le retranchement du droit qu'elle donnoit autrefois à ceux qui la poſſédoient de préſider à toutes les expéditions maritimes, & d'en avoir le commandement par eux-mêmes ou par les Officiers qu'ils jugeoient à propos d'y propoſer.

Enfin ce qui ajoute un nouveau luſtre à la charge d'Amiral, c'eſt la réunion qui a été faite depuis quelques années, du corps des galeres à celui de la marine, par Ordonnance du 27 Septembre 1748, portant ſuppreſſion en même temps des charges de Général & de Lieutenant-général des Galeres.

Il y a eu vingt-quatre Généraux des galeres. Le dernier a été Louis-Philippe d'Orléans, Grand-Prieur de France.

Les Auteurs du Dictionnaire de Trevoux & le P. Daniel dans ſon hiſtoire de la Milice Françoiſe, diſent que l'Amiral a pour marque de ſa dignité, deux ancres d'or paſſées en ſautoir derriere l'écu de ſes armes, pendantes & attachées à un cable. C'eſt une erreur, il n'y a qu'une ancre au lieu de deux, & il n'y en a jamais eu qu'une non plus, comme le prouve Piganiol de la Force dans ſa deſcription de la France, tom. 1[er]. pag. 640.

Que l'on joigne à tout ceci, ce qui va être obſervé ſur les divers articles de ce titre, & que l'on conſulte enſuite le nombre prodigieux d'Auteurs qui ont parlé de la charge d'Amiral; peut-être aura-t-on de la peine à trouver ſur cette matiere, rien de plus curieux & de plus ſûr en même temps.

ARTICLE PREMIER.

LA Juſtice ſera rendue au nom de l'Amiral dans tous les Sieges de l'Amirauté.

ON trouve la même diſpoſition dans l'art. 1 du Réglement du 12 Novembre 1669, attaché ſous le contre-ſcel de l'Edit du même mois, portant rétabliſſement de la charge d'Amiral.

L'objet de ce Réglement fut de déterminer & conſtater les pouvoirs, fonc-

tions, autorité & droits de cette charge rétablie après une suppreſſion de quarante-trois ans; mais en cette partie acquit-elle un droit nouveau, ou ne fût-ce que la confirmation d'une de ſes anciennes prérogatives?

A remonter juſqu'à l'origine, il eſt certain qu'anciennement & de tout temps, l'Amiral connoiſſoit par lui-même ou par ſes Officiers de toutes les cauſes maritimes, & qu'en vertu de ce pouvoir, il avoit non-ſeulement la nomination, mais encore l'inſtallation des Officiers de l'Amirauté; de maniere que c'étoit ſa Juriſdiction proprement dite que ces Officiers exerçoient. C'eſt ce qui réſulte de la tranſaction du 30 Août 1377 paſſée entre l'Amiral Jean de Vienne & le Comte d'Eu; tranſaction homologuée au Parlement, & que Fontanon a miſe à la tête des Ordonnances concernant l'Amiral.

C'eſt auſſi ce qui réſulte tout de même, tant de l'ancien mémoire rapporté par le même Fontanon, *fol.* 1616, art. 6 & 7, que des Ordonnances de 1400, art. 3, de 1517, art. 12, & de 1543, art. 3 & 35.

Or ſi la Juriſdiction de l'Amirauté étoit alors ſa Juriſdiction, ſi les Officiers qui l'exerçoient étoient ſes Officiers; il eſt évident que la juſtice s'y rendoit en ſon nom, & que les jugemens étoient intitulés de ſon nom comme aujourd'hui.

Mais ſavoir s'il en fut de même, ſi cet uſage ſubſiſta après que Henri II. par ſon Edit du mois d'Avril 1554, eut érigé en titre d'office les charges de judicature de l'Amirauté, & qu'en réſervant à l'Amiral le droit ancien de nommer à ces charges, il eut fait défenſes à tous les Officiers pourvus ou nommés par l'Amiral de faire aucun exercice deſdits offices qu'après avoir obtenu des proviſions du Roi, & s'être fait inſtaller en conſéquence?

Ce qui fait naître le doute, c'eſt qu'il n'en eſt du tout point parlé ni par cet Edit, ni par aucune Ordonnance poſtérieure, juſqu'à l'année 1669 que la charge d'Amiral, ſupprimée ſur la démiſſion de Henri de Montmorency en 1626, par Edit du mois de Janvier 1627, fut rétablie, quoique le droit de nommer aux offices vacans de quelque maniere que ce ſoit, lui eût été confirmé par l'Ordonnance de 1584 art. 5.

Mais dès-là même qu'on n'y trouve rien de contraire, il eſt naturel de conclure que les choſes en cette partie étoient reſtées ſur l'ancien pied, & ce qui appuye au reſte cette conſéquence, c'eſt que dans les art. 4 & 13 de ladite Ordonnance de 1584, les Officiers de l'Amirauté, quoique depuis long-temps Officiers Royaux, furent déclarés comme autrefois Juges & Officiers de l'Amiral, & que l'art. 6 de la même Ordonnance » le confirma dans le droit de » recevoir au ſerment, & d'inſtituer leſdits Officiers qui auroient obtenu des » proviſions du Roi, en leur faiſant jurer de bien faire leur devoir & de » garder les Ordonnances.

Quelle apparence d'ailleurs que la juſtice de l'Amirauté eût ceſſé d'être rendue au nom de l'Amiral, ſous prétexte que les Juges de l'Amirauté étoient devenus Officiers Royaux, tandis que dans les Sénéchauſſées, la juſtice étoit rendue dans le même temps, comme aujourd'hui, au nom des Sénéchaux ou Gouverneurs des Provinces, dont la dignité étoit, comme elle l'eſt encore, ſi inférieure à celle d'Amiral?

Concluons donc qu'en tout temps, dans les Amirautés, la juſtice a été rendue au nom de l'Amiral; & ce qui ne permet pas d'en douter; c'eſt qu'elle a

conſtamment

constamment été rendue au nom du Grand-maître, Chef & Surintendant général de la navigation & du commerce de France, comme représentant l'Amiral, pendant la suppression de la charge. Delà il s'ensuit que le Réglement ci-dessus daté du 12 Novembre 1669, n'a pas plus attribué un nouveau droit à la charge d'Amiral, en ordonnant, article premier, comme l'article dont il est ici question, que la justice seroit rendue au nom de l'Amiral dans tous les sieges de l'Amirauté, qu'il ne lui en a attribué dans tous les autres articles, qui véritablement, comme on le verra dans la suite, n'ont fait que rappeller les anciens droits de cette éminente charge.

Que l'on ajoute encore à cela, que l'Amiral a perpétuellement été en possession, non-seulement de notifier aux Juges de l'Amirauté les ordres du Roi, les Ordonnances, Arrêts & Réglemens concernans les Amirautés; mais encore de leur donner des ordres de son chef, comme à ses Officiers, droit qui a été rappellé & confirmé par l'Edit du mois de Mai 1711, & l'on n'hésitera plus à reconnoître que dans les Jurisdictions de l'Amirauté, la justice n'a jamais pu cesser d'être rendue en son nom.

Avant l'année 1717, il n'y avoit point de siege d'Amirauté dans nos colonies de l'Amérique; il y en a maintenant en toutes, en conséquence du Réglement du 12 Janvier de la même année 1717, & l'art. 3 du tit. 1, porte, comme celui-ci, que la justice y sera rendue au nom de l'Amiral.

Mais cela n'empêchoit pas que M. l'Amiral n'y fît percevoir les droits attachés à sa charge, en vertu de l'Arrêt du Conseil du 14 Mars 1695, portant défenses aux Gouverneurs d'y prétendre aucun droit d'Amirauté, sous quelque prétexte que ce fût. Dans l'origine, la Compagnie des Indes occidentales avoit les droits d'Amirauté dans les Isles & pays de sa concession, & après la suppression de cette Compagnie, les Lieutenans-généraux & Gouverneurs prétendans les mêmes droits, s'en étoient maintenus en possession : abus qui fut enfin réprimé par cet Arrêt du Conseil du 14 Mars 1695, dont l'exécution n'a souffert aucune difficulté ni altération dans la suite.

ÉDIT DU ROI,

Portant suppression de la charge de Grand-maître, Chef & Surintendant général de la navigation & commerce de France, & rétablissement de la charge d'Amiral de France, avec le Réglement contenant les pouvoirs, fonctions, autorités & droits de ladite charge d'Amiral.

LOUIS, par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre: A tous présens & à venir: Salut. Entre toutes les affaires de notre Royaume dont nous avons entrepris le réglement & la réformation, ou relevé & augmenté les établissemens depuis plusieurs années; il n'y en a point où nous ayons donné plus d'application & employé de plus grandes sommes de deniers qu'au rétablissement de nos forces maritimes, du commerce & de la navigation dans toute l'étendue de notre Royaume; aussi l'avantage que nos Sujets en ont reçu est-il proportionné à l'espérance que Nous en avions conçue & aux soins que Nous en avons pris; puisque Nous voyons clairement par l'augmentation de nos droits d'entrée & de sortie que les vaisseaux de nos sujets & des étrangers qui fréquentent nos ports & havres sont augmentés considérablement, & nos forces maritimes excédent de beaucoup celles des Rois nos prédécesseurs; mais Nous avons estimé que pour maintenir & augmenter d'aussi grands établissemens que ceux

que nous avons faits jusques à présent, il étoit nécessaire d'apporter quelque changement en la charge de Grand-maître, Chef & Surintendant de la navigation & commerce de France, qui est à présent vacante par la mort de notre très-cher & bien amé cousin le Duc de Beaufort; le titre & les fonctions attribués à ladite charge par son Edit de création n'estant point assez relevés pour pouvoir avec l'authorité & la dignité nécessaires, commander d'aussi considérables forces que celles que Nous pouvons à présent mettre en mer; c'est ce qui Nous auroit fait prendre la résolution de restablir la charge d'Amiral de France, avec le titre & dignité d'officier de notre couronne, qui y est joint; & en même temps pour éviter les inconvéniens qui obligerent en l'année mil six cens vingt-six, le feu Roi Notre très-honoré Seigneur & pere, de glorieuse mémoire que Dieu absolve, de supprimer les deux charges de Connestable & d'Amiral, Nous réserver le choix & provision de tous les Officiers de marine.

A ces causes, & autres bonnes & grandes considérations, à ce Nous mouvans; de l'avis de notre Conseil, où étoit notre très-cher & très-amé frere unique le Duc d'Orleans, nostre très-cher & très-amé Cousin le Prince de Condé, & autres grands & notables personnages de nostre Conseil, & de notre certaine science, pleine puissance & authorité Royale, Nous avons par ce présent Edit perpétuel & irrévocable, supprimé & supprimons ladite charge de Grand-maître, Chef & Surintendant général de la navigation & commerce de France, & de la même authorité, rétably & rétablissons, & en tant que besoin seroit, crée & créons de nouveau ladite charge d'Amiral de France, pour être exercée dans toute l'étendue de notre Royaume, Pays, Terres & Seigneuries de notre obéissance, à l'exception de notre province & Duché de Bretagne, aux pouvoirs, authorités, prééminences, jurisdiction, dignité d'office de nôtre Couronne y jointe, & droits portés par le Réglement que Nous en avons fait, cy-attaché sous le contre-scel de nôtre Chancellerie, lequel Nous voulons estre exécuté à perpétuité selon sa forme & teneur; Si donnons en mandement à nos amez & feaux Conseillers les Gens tenans nostre Cour de Parlement à Paris & Chambres de nos Comptes audit lieu, que ces Présentes ils ayent à faire lire, publier & enrégistrer, & le contenu en icelles, ensemble audit Réglement ci-attaché, garder & observer selon leur forme & teneur, nonobstant tous Edits & Déclarations, & autres lettres à ce contraires, auxquelles Nous avons dérogé & dérogeons par ces Présentes: Car tel est notre plaisir; & afin que ce soit chose ferme & stable à toujours, Nous avons fait mettre notre scel à cesdites Présentes. DONNÉ à Saint Germain-en-Laye, au mois de Novembre, l'an de grace mil six cent soixante-neuf, & de notre regne le vingt-septieme, *Signé* LOUIS; *Et sur le reply*, par le Roi, COLBERT.

RÉGLEMENT

Fait & ordonné par le Roi sur les pouvoirs, fonctions, autorités & droits de la charge d'Amiral de France, rétablie par Edit du présent mois.

PREMIEREMENT.

TOUTE la Justice de l'Amirauté, ainsi qu'elle est réglée & établie par les Ordonnances appartiendra & sera rendue au nom de celui qui sera pourvu de ladite charge.

II. Il pourvoira de plein droit aux offices des Sieges des Amirautés dans tous les lieux où ils sont établis.

III. Il jouira pareillement de tout & tel droit de nomination & provision, dont les Amiraux de France ont bien & deuëment joui sur les offices de l'Amirauté auxdits Sieges & Tables de Marbre.

IV. Des amendes, confiscations & tous autres droits de justice dans tous les Sieges particuliers, & de la moitié dans ceux des Tables de Marbre.

V. Du droit de dixieme sur toutes les prises & conquestes faites à la mer.

VI. Du droit d'ancrage, ainsi qu'il est réglé par les Ordonnances, & que les précédens Amiraux en ont joui.

VII. Du droit de congé sur tous les vaisseaux qui partent des ports & havres du Royaume.

VIII. Du pouvoir de commander l'une des armées navales de Sa Majesté à son choix; ensemble en ce cas d'ordonner des finances, ainsi que les généraux des armées de terre ont accoustumé de faire.

IX. Lorsqu'il sera près la personne de Sa

Majesté, les ordres qu'elle envoyera à ses armées lui seront communiquez, ausquelles il pourra joindre ses lettres pour en donner avis.

X. Sa Majesté se réserve le choix & provision de tous les officiers de guerre & de finance qui ont emploi & fonction ; savoir les Vices-Amiraux, Lieutenans-généraux, Chefs-d'Escadres, Capitaines de Vaisseaux, Brûlots, Frégates, Lieutenans, Enseignes, Pilotes, Capitaines & Officiers des Ports & Gardes-côtes, Intendans, Commissaires & Contrôleurs-généraux, & Particuliers, Gardes-Magasins, & généralement tous autres Officiers de la qualité ci-dessus ; ensemble tout ce qui peut concerner les constructions & radoubs des vaisseaux & les achapts de toutes sortes de marchandises & munitions pour les magasins, & armemens de marine, & l'arresté des états de toutes les dépenses faites par les Trésoriers de la marine.

Fait & arrêté à Saint Germain-en-Laye, le douzieme Novembre mil six cent soixante-neuf. *Signé* LOUIS, *Et plus bas*, COLBERT.

Lues, publiées & enregistrées ; oui & ce requerant le Procureur-général du Roi pour estre exécutées selon leur forme & teneur, & ordonné que copies collationnées en seront envoyées dans les Sieges d'Amirauté du ressort, pour y estre lues, publiées & enregistrées ; Enjoint aux Substituts du Procureur-Général du Roi d'en certifier la Cour au mois. A Paris en Parlement le 27 Janvier 1670.

Signé, DUTILLET.

ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT *DU ROI*,

Portant que M. le Comte de Toulouse jouira des Droits attribués à la charge d'Amiral dans les Isles & Colonies de l'Amérique, & dans les Pays de l'obéissance du Roi, faisant défenses aux Gouverneurs desdits Pays d'y prétendre aucun droit d'Amirauté, sous quelque prétexte, & pour quelque cause que ce soit.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ÉTAT.

SUR la requeste présentée au Roi estant en son Conseil par le Sieur Comte de Toulouse Amiral de France, contenant que les droits de l'Amirauté ayant esté négligez pendant la suppression, & dans les commencemens du rétablissement de cette charge, la Compagnie des Indes Occidentales s'estoit, sur le fondement de l'Edit qui l'établit & lui donne tous les droits appartenans à Sa Majesté dans les Isles & Pays de sa concession, mis en possession du dixieme des prises faites par ses vaisseaux, & même de donner des commissions pour armer en course, ce qui a esté continué après la suppression de ladite Compagnie en 1674, par les Lieutenans-généraux & Gouverneurs particuliers desdites Isles, qui ont prétendu avoir les mêmes droits qu'elle, & enfin dans la présente guerre le Sieur Comte de Blenac, Lieutenant général, & le Gouverneur de Saint Domingue, se sont maintenus dans cette possession, & le premier a non-seulement distribué des commissions pour les bastimens armez dans les Isles ; mais même a obligé des Capitaines & Maistres de Vaisseaux, partis des ports de France, d'en prendre pour avoir occasion d'exiger le dixieme des prises qu'ils pourroient faire pendant leur séjour aux Isles, & comme cette prétention est dénuée de toute sorte de titre & de fondement que les Ordonnances, & particulierement celle de 1681, & l'Edit de création de la charge d'Amiral de France, attribuent à lui seul le pouvoir de donner des commissions & de prendre le dixiesme sur les prises qui seront amenées dans les ports du Royaume & pays de l'obéissance de Sa Majesté, avec défenses à tous Gouverneurs, Lieutenans-généraux & autres Officiers, & à tous Seigneurs & Gentilshommes d'exiger, sous quelque prétexte que ce soit, aucuns droits d'Amirauté, n'y rien entreprendre sur la charge d'Amiral, & qu'en remontant aux premiers établissemens des François dans les Isles, on trouvera qu'ils se sont faits sous l'autorité des Amiraux qu'ils ont donné les commissions aux Capitaines qui y ont esté & qu'ils se sont réservez le dixiesme des prises qui y seroient faites, ce qui justifie que la

possession ancienne est pour l'Amiral de mesme que le titre, & que celle des Lieutenans-généraux & Gouverneur des Isles, est nouvelle & abusive. A CES CAUSES requéroit, ledit Suppliant qu'il plût à Sa Majesté sur ce luy pourvoir, Veu les anciennes Ordonnances & celle de 1681; les provisions de la charge d'Amiral de France du 23 Novembre 1683, l'Edit de création de ladite charge du mois de Novembre 1669, & autres pieces, & tout considéré. SA MAJESTÉ ÉTANT EN SON CONSEIL, ayant égard à ladite Requeste a ordonné & ordonne que l'Ordonnance de 1681 sera exécutée dans les Isles & Colonies de l'Amérique & dans les Pays de son obéissance, en ce qui concerne les droits attribuez à la charge d'Amiral de France, ainsi que pour les autres articles qui y sont contenus, & en conséquence fait défenses au Sr. Comte de Blenac, & à tous autres Gouverneurs & autres Officiers desdits Pays de donner aucunes commissions pour armer en course n'y recevoir le dixieme des prises qui y seront amenées ou y prétendre aucun droit d'Amirauté, sous quelque prétexte, & pour quelque cause que ce soit. Fait au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant tenu à Marly le quatorzieme jour de Mars mil six cent quatre-vingt-quinze. Signé, PHELYPEAUX.

LOUIS PAR LA GRACE DE DIEU, ROY DE FRANCE ET DE NAVARRE: Comte de Provence, Forcalquier & terres adjacentes, au premier notre Huissier ou Sergent sur ce requis, SALUT. Nous te mandons & ordonnons par ces présentes signées de notre main, que l'Arrêt dont l'extrait est ci-attaché sous le contre-scel de nostre Chancellerie, ce jourd'huy rendu en nostre Conseil d'Etat, Nous y étant, tu aye a exécuter de point en point selon sa forme & teneur, & faire pour son entiere exécution, & des présentes, tous exploits, commandemens, sommations & autres actes & exploits nécessaires, sans demander autre permission: Car tel est notre plaisir. DONNÉ à Marly le quatorzieme jour de Mars, l'an de grace mil six cent quatre-vingt-quinze, & de notre regne le cinquante-deuxieme. Signé, LOUIS; *Et plus bas*, Par le Roy, PHELYPEAUX.

ARICLE II.

LA nomination aux Offices de Lieutenans, Conseillers, de nos Avocats & Procureurs, & des Greffiers, Huissiers & Sergens aux Sieges Généraux & particuliers de l'Amirauté, appartiendra à l'Amiral; sans toutefois qu'ils puissent exercer qu'après qu'ils auront obtenu nos Lettres de provision.

ANciennement, comme il vient d'être observé dans le précédent article, l'Amiral non-seulement nommoit tous les Officiers de l'Amirauté; mais encore il leur donnoit des provisions, & les installoit par lui ou par ses Lieutenans, en prenant d'eux le serment au cas requis.

Cet usage subsista jusqu'à l'Edit du mois d'Avril 1554, par lequel Henri II. érigeant en titre d'office les charges de l'Amirauté, réserva seulement à l'Amiral le droit d'y nommer en tout genre de vacance, avec l'installation.

Depuis ce temps-là les Officiers de l'Amirauté, devenus Juges royaux, n'ont pu exercer qu'après avoir obtenu des provisions du Roi. Par-là ils ont été faits, tout à la fois, Officiers royaux & Officiers de l'Amiral.

Le droit de nommer aux offices, tant aux Sieges généraux qu'aux Sieges particuliers, fut confirmé à l'Amiral par l'art. 5 de l'Ordonnance du mois de Mars 1584, & celui d'installer les Officiers lui fut aussi confirmé par l'art. 6 de la même Ordonnance.

A l'égard du droit de nomination, il n'a pas varié depuis, & l'on voit même qu'il a été renouvellé, tant par le présent article, en conformité des articles

2 & 3 du Réglement dudit jour 12 Novembre 1669, que par l'art. 2, tit. 1 du Réglement du 12 Janvier 1717, concernant les Amirautés des colonies Françoises.

Pour ce qui est du droit d'installation, qui étoit autrefois indéfini, il est borné aujourd'hui aux Sieges particuliers par l'art. 2, tit. 3 ci-après, aux termes duquel les Officiers des Amirautés générales doivent se faire recevoir au Parlement, sans qu'on voye l'origine de cette réduction du pouvoir ancien de l'Amiral.

J'ai dit que les Officiers de l'Amirauté sont à présent tout ensemble Officiers du Roi & Officiers de l'Amiral. En effet, ils sont Officiers du Roi, puisqu'ils tiennent leurs provisions du Roi, sans lesquelles ils ne peuvent exercer ni être installés; & ils sont Officiers de l'Amiral; puisque c'est lui qui les nomme & les présente, qu'il a droit de rendre des Ordonnances & de faire des Réglemens qu'il les charge de faire exécuter, de même que les ordres du Roi qui lui sont toujours adressés en ce qui concerne les Amirautés; & qu'au surplus, ce qui est absolument décisif, le fond de la jurisdiction lui appartient, en ce que c'est à lui que le droit annuel se paye, à défaut de payement duquel les offices tombent aux parties casuelles à son profit, & non aux parties casuelles du Roi.

Delà il s'ensuit qu'il lui appartient de régler les limites des Amirautés, & il y a en effet divers exemples, un entre autres, dans le Réglement du 13 Janvier 1653, rendu entre les Officiers de l'Amirauté de la Rochelle & ceux de l'Amirauté de Brouage, transférée depuis à Marennes; par lequel Réglement le Duc de Vendôme décida que ceux de la Rochelle connoîtroient des prises qui seroient conduites dans la riviere de Charente, & de tous les procès qui naîtroient à l'occasion des événemens qui arriveroient sur cette riviere, à l'exclusion de ceux de Brouage, avec défenses de les y troubler.

Autre exemple rapporté sur le titre suivant, article 5 *in fine*.

Et c'est précisément parce que le fond de la jurisdiction appartient à M. l'Amiral, que dans tous les temps il l'a protégée de maniere à lui procurer l'exemption de quantité de droits qui se perçoivent dans les autres Justices Royales, avec lesquelles celle-ci n'est jamais censée confondue.

En 1640, le Roi ayant créé dans toutes les Jurisdictions Royales du Royaume, des offices des Greffiers alternatifs & triennaux, clercs, commis, parisis & contrôle, les traitans voulurent les établir dans les Amirautés, sous prétexte que ce sont des Justices Royales; mais par une Déclaration du 27 Novembre de la même année 1640, le Roi déclara n'avoir entendu comprendre dans cet Edit, ni dans ceux faits & à faire, sous le nom de Justices Royales, les Amirautés, & fit défenses aux traitans de pourvoir à ces offices dans les Amirautés sur peine de 6000 livres d'amende.

Delà cette maxime, que les Amirautés ne sont jamais réputées assujetties aux taxes ordonnées, ni aux droits établis dans les Justices en général par les Edits & Déclarations du Roi, & que pour y être sujettes, il faut qu'elles y soient nommément comprises. Maxime confirmée depuis dans toutes les occasions, notamment par Arrêts du Conseil des 22 Décembre 1670, 18 Février 1673, 25 Juillet 1690, 13 Février 1691, 13 Décembre 1695, & 21 Janvier 1719.

Delà aussi les exemptions dont jouissent les Amirautés.

Exemption des droits du Greffe des affirmations; Arrêt du Conseil du 25 Juillet 1690.

Exemption du droit de présentation; autre Arrêt du Conseil du 13 Décembre 1695.

Exemption des droits attribués aux offices de Receveurs & Contrôleurs des amendes & épices. Arrêt du Conseil du 8 Février 1710, confirmé par autre du 6 Novembre 1714.

Exemption des droits des offices de Gardes-conservateurs des minutes. Arrêt du Conseil du 20 Octobre 1716, confirmatif d'un précédent du 31 Juillet 1714.

Exemption de l'obligation de consigner entre les mains du Receveur des consignations. Arrêts du Conseil des 13 Mars 1717 & 26 Mars 1718.

Exemption du droit de petit sceau. Arrêt du Conseil du 6 Septembre 1723 qui en déboute le traitant.

Exemption enfin du droit de contrôle pour les polices d'assurances. Arrêt du Conseil du 12 Août 1732, qui sera rapporté sur l'art. 2 du tit. des assurances.

Nos lettres de provision. Dans les Amirautés des colonies, le Roi ne donne point de provisions aux Officiers; mais seulement une commission du grand sceau révocable *ad nutum*, toujours sur la nomination de M. l'Amiral, art. 2, tit. 1 du Réglement du 12 Janvier 1717.

ARREST
CONTRADICTOIRE
DU CONSEIL D'ÉTAT DU ROI,

Portant décharge des taxes tant faites qu'à faire sur les Greffiers des Amirautés du Royaume, à cause de leurs Offices, en conséquence de la Déclaration du 23 Avril 1689.

Du vingt-cinquieme Juillet 1690.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ETAT.

SUR la Requeste présentée au Roi en son Conseil par M. le Comte de Toulouse, Amiral de France; contenant, qu'encore que Sa Majesté ait excepté jusques à présent les Officiers des Amirautés de toutes les taxes qui ont esté faites en différens temps sur ses Officiers, attendu que la nomination en appartient aux sieurs Amiraux de France, & que lorsque les Greffiers & autres Officiers desdits Sieges ont esté par erreur compris dans les rôles des taxes, ils en ont esté déchargez par des Arrests du Conseil; cependant S. M. ayant par sa Déclaration du 23 Avril 1689, ordonné que les Propriétaires & Engagistes des Greffiers des Bailliages & autres petites Justices, seroient taxez pour l'acquisition des droits d'affirmation desdits Sieges, & estre en outre confirmez en la jouissance de leurs droits & émolumens, & déchargez des recherches qui pourroient estre faites contr'eux pour raison de ce, Maître Michel Pean chargé par Sa Majesté du recouvrement des deniers qui doivent provenir de l'exécution de ladite Déclaration, auroit prétendu que les Greffiers desdits Sieges des Amirautez estoient compris comme les autres Greffes dans son Traité, & qu'ils doivent acquérir les Affirmations desdits Sieges, outre la taxe

qu'ils doivent payer pour la confirmation. Et d'autant que ces taxes ne doivent eſtre payées que par les Engagiſtes des Greffes Domaniaux, & non par leſdits Greffiers des Amirautez, leſquels eſtant caſuels à la nomination du Suppliant, ne peuvent pas eſtre taxez pour acquérir les affirmations héréditairement, ni pour eſtre confirmez en la jouiſſance de leurs Greffes comme héréditaires. A CES CAUSES, requéroit qu'il plût à Sa Majeſté déclarer n'avoir entendu comprendre leſdits Greffiers des Amirautez dans la Déclaration du 23 Avril dernier; & en conſéquence décharger ceux deſdits Greffiers qui peuvent avoir eſté compris dans les rôles des taxes cidevant arreſtez au Conſeil, & faire défenſe audit Pean de les comprendre dans les Etats & Rôles de taxes qu'il préſentera au Conſeil pour y eſtre arreſtez: VEU ladite Requeſte, la Déclaration du huitieme Novembre 1640. portant que Sa Majeſté n'avoit entendu comprendre aucun Office de l'Amirauté dans ſes Edits & Déclarations de création des différens Offices y dénommez; ni les Greffiers, places de Clercs & Contrôleurs. Arreſt du Conſeil des 3 Aouſt 1641. 2 Décembre 1660 & treizieme Juillet 1662. par leſquels les Officiers des Amirautez ont eſté déchargez de différentes taxes y mentionnées. Autre Arreſt du Conſeil du vingt-deuxieme Décembre 1670. par lequel Sa Majeſté auroit déclaré n'avoir entendu comprendre dans le Bail de la Ferme générale des Domaines, les Greffes des Amirautez du Royaume, comme dépendans de la charge d'Amiral de France, & diſtincts & ſéparez des autres Greffes & Cours des Juriſdictions Royales. Autre Arreſt du Conſeil du dixhuitieme Février 1673. qui décharge les Huiſſiers des Amirautez de France, des taxes ſur eux faites, avec défenſes à toutes perſonnes de les inquiéter pour raiſon de ce: VEU auſſi la réponſe fournie à ladite Requeſte par ledit Pean; OUY le rapport du ſieur Phelypeaux de Pontchartrain, Conſeiller ordinaire au Conſeil Royal, Contrôleur-général des Finances. LE ROY EN SON CONSEIL, a déclaré & déclare n'avoir entendu comprendre dans ſa Déclaration du 23 Avril 1689. les Greffes des Sieges des Amirautez du Royaume; & en conſéquence décharge les Greffiers deſdits Sieges, leſquels ont eſté ou pourroient eſtre ci-après compris dans les rôles arreſtez au Conſeil pour l'exécution de ladite Déclaration, des taxes auſquelles ils ont eſté ou pourroient eſtre ci-après impoſés; Fait Sa Majeſté deffenſes audit Pean, ſes Procureurs & Commis, de faire à l'avenir aucunes pourſuites contr'eux pour raiſon de ce, à peine de cinq cens livres d'amende, & de tous dépens, dommages & intéreſt. FAIT au Conſeil d'Etat du Roi, tenu à Verſailles le vingt-cinquieme jour de Juillet mil ſix cent quatre-vingt-dix. *Collationné.* Signé, RANCHIN.

ARREST

Qui décharge les Greffiers des Amirautés du Royaume des Taxes ſur eux faites, en exécution de l'Edit du mois d'Avril 1695, & Arrêt du 23 dudit mois.

Du 13 Décembre 1695.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ETAT.

SUR la Requeſte préſentée au Roy en ſon Conſeil par Monſieur le Comte de Toulouſe, Amiral de France; Contenant qu'encore que Sa Majeſté ait excepté juſqu'à préſent les Officiers des Amirautez de toutes les taxes qui ont eſté faites ſur ſes Officiers, attendu que la nomination en appartient aux Amiraux de France, & lorſque les Greffiers & autres Officiers deſdits Sieges ont eſté par erreur compris dans les Rôles des taxes, ils en ont eſté déchargez par des Déclarations & Arreſts du Conſeil; cependant Sa Majeſté ayant par ſon Edit du mois d'Avril dernier, & Arreſt du vingt-troiſieme du même mois ordonné que les propriétaires & Engagiſtes des Greffes des Préſidiaux, Elections, Bailliages, Sénéchauſſées & autres Juſtices extraordinaires, ſeroient taxez pour l'acquiſition des Préſentations deſdits Sieges, Maiſtre Edme Mignard, chargé par Sa Majeſté du recouvrement de la finance qui doit provenir deſdites taxes, auroit prétendu que les Greffiers deſdites Amirautez étoient compris comme les autres Greffiers dans ſon Traité, & qu'ils doivent acquérir les Préſentations deſdits Sieges; & d'autant que ces taxes ne doivent eſtre payées que par les Engagiſtes des Greffes Domaniaux, & non par leſdits Greffiers des Amirautez, leſquels eſtant Domaniaux des Amiraux

& à la nomination du Suppliant, ne peuvent estre taxez pour acquérir lesdites Présentations de leurs Greffes. A CES CAUSES, requéroit qu'il plust à Sa Majesté déclarer n'avoir entendu comprendre lesdits Greffes des Amirautez dans son Edit & Arrest du mois d'Avril & vingt-troisieme du mesme mois, & en conséquence décharger desdites taxes ceux desdits Greffiers qui peuvent avoir esté compris dans les Rôles ci-devant arrestez au Conseil, & faire défenses audit Mignard & à tous autres de les comprendre dans les Estats & Rôles des Taxes qu'ils présenteront au Conseil pour y estre arrestez. Vû ladite Requeste, la Déclaration du 8 Novembre 1640. portant que Sa Majesté n'avoit entendu comprendre aucun Office de l'Amirauté dans ses Edits & Déclarations de création de différens Offices y nommez, ni les Greffiers; places de Clercs & Contrôleurs. Arrests du Conseil des 3 Aoust 1641. 2 Décembre 1660. & 13 Juillet 1662. par lesquels les Officiers de l'Amirauté ont esté déchargez de différentes Taxes y mentionnées. Autre Arrest du Conseil du 22 Décembre 1670. par lequel Sa Majesté auroit déclaré n'avoir entendu comprendre dans le Bail de la Ferme générale des Domaines, les Greffes des Amirautez du Royaume comme dépendans de la charge d'Amiral de France, distincts & séparez des autres Greffes des Jurisdictions Royales. Autre Arrest du Conseil du 18 Février 1673. qui décharge les Huissiers des Amirautez de France des Taxes sur eux faites. Autre Arrest du Conseil du 25 Juillet 1690. qui décharge de toutes les Taxes tant faites qu'à faire sur les Greffiers des Amirautez du Royaume pour raison des Affirmations. Autre Arrest du Conseil du 13 Février 1691. qui décharge les Huissiers des Amirautez des Taxes sur eux faites pour l'hérédité de leurs Offices. Ouy le rapport du sieur Phelypeaux de Pontchartrain, Conseiller ordinaire au Conseil Royal, Contrôleur général des Finances. LE ROI EN SON CONSEIL, ayant égard à ladite Requeste, a déclaré & déclare n'avoir entendu comprendre dans ledit Edit du mois d'Avril dernier, Arrest du vingt-troisieme du même mois, les Greffes desdits Sieges des Amirautez, & en conséquence décharge les Greffiers desdits Sieges des Taxes pour lesquelles ils pourroient avoir esté compris dans les Rôles arrestez au Conseil pour l'exécution dudit Edit, & fait défenses audit Mignard & tous autres d'en faire comprendre aucun à l'avenir, à peine de tous dépens, dommages & interests, sans néanmoins que lesdits Greffiers puissent percevoir lesdits droits de Présentation en conséquence dudit Edit du mois d'Avril dernier, & Déclaration du douzieme Juillet suivant. Fait au Conseil d'Estat du Roy, tenu à Versailles le 13 Décembre 1695. Collationné & Signé, DE LAISTRE.

ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT,

Portant que les Jurisdictions des Amirautés sont exceptées de la création des Offices de Receveurs & Contrôleurs des amendes & épices, & du payement des droits y attribués.

Du 8 Février 1710.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ETAT.

LE Roi s'étant fait représenter en son Conseil la Déclaration du 9 Mars 1709, servant de Réglement pour la perception des droits attribués aux Offices de Receveur & Controlleur des amendes, épices, vacations & sabatines des Cours & Jurisdictions du Royaume, par lequel en expliquant, en tant que besoin seroit, les Edits & Arrêts rendus concernant lesdits Offices, Sa Majesté auroit ordonné que les droits de quatre sols pour livre attribués aux Receveurs & les deux sols aux Contrôleurs leur seront payés outre & par-dessus les épices, vacations, sabatines, droits & salaires que les Officiers des Cours & autres Jurisdictions seront taxés, tant à l'ordinaire qu'à l'extraordinaire ou de commissions; comme aussi de présentations, auditions & clôtures des comptes & partages, procès-verbaux, descentes, visites & rapports, même de prise sur mer, inventaire de chargement & ventes d'icelles & des effets tirés du fond de la mer ou jettés à la côte. Et Sa Majesté ayant été informée que sous prétexte de cette derniere disposition, les Propriétaires ou Traitans chargés de la vente desdits Offices de Receveurs & Contrôleurs prétendent exiger leurs droits sur les vacations qui se payent aux Officiers des Amirautés pour les inventaires de chargement, vente de marchandises, procès-verbaux & autres, ce qui seroit une

surcharge

furcharge pour les Armateurs, qui pourroit les détourner de faire des courses contre l'intention que Sa Majesté a toujours eue de les favoriser comme une chose également avantageuse à ses Sujets & à son Etat : Oui le rapport du sieur Desmarest, Conseiller ordinaire au Conseil Royal, Contrôleur général des Finances, SA MAJESTÉ ÉTANT EN SON CONSEIL, a ordonné & ordonne que les Jurisdictions des Amirautés seront & demeureront exceptées de la création des Offices de Receveurs & Contrôleurs des amendes & épices, & du payement des droits y attribués sans tirer à conséquence. Fait au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Versailles le huitieme jour de Février 1710. Signé, PHELYPEAUX.

ARREST DU CONSEIL D'ETAT DU ROI,

Qui excepte les Amirautés du Royaume de la création des Receveurs & Contrôleurs des amendes, épices & vacations, & du payement des droits y attribués, avec défenses à Antoine Montigny & tous autres d'en faire les fonctions, à peine de 3000 liv. d'amende, sauf à être pourvu à leur remboursement s'il y échoit.

Du 6 Novembre 1714.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ÉTAT.

SUR la Requête présentée au Roi dans son Conseil, par Louis-Alexandre de Bourbon, Comte de Toulouse, Amiral de France, contenant qu'il a été informé qu'Antoine Montigny a obtenu Arrêt sur Requête le 17 Avril dernier, par lequel il est maintenu dans la jouissauce des Offices de Receveurs & Contrôleurs des amendes, épices & vacations de l'Amirauté de Vannes ; mais comme les Amirautés ne sont point comprises dans les Edits de créations de ces charges des années 1691, 1703, 1704 & 1708, & que l'on ne peut raisonnablement prétendre que sous la dénomination générale de Jurisdictions Royales elles soient suffisamment entendues, puisqu'au contraire Sa Majesté les en a toujours séparées & distinguées, attendu que la justice y est rendue au nom de l'Amiral, que les Offices sont à sa nomination, le Comte de Toulouse espere que Sa Majesté le trouvera bien fondé dans l'opposition qu'il veut former à l'exécution de l'Arrêt surpris par Montigny ; en effet, si les Offices de Receveurs des amendes sont nécessaires dans les autres Jurisdictions Royales, parce que les amendes sont prononcées au profit de Sa Majesté, on ne sauroit disconvenir que l'établissement en seroit absolument inutile dans les Amirautés où les amendes appartiennent à l'Amiral & sont reçues par ses Receveurs : c'est donc une véritable surprise de la part de Montigny d'avoir fait insérer dans ses Provisions en 1703 la qualité de Receveur des amendes & épices de l'Amirauté de Vannes, sous prétexte qu'elles lui étoient accordées pour exercer cette charge de Receveur des épices dans les Jurisdictions Royales de la même Ville, & il ne peut non plus se prévaloir de la Déclaration du 9 Mars 1709, dans laquelle les Amirautés ont été employées, parce qu'elles ne contiennent aucunes nouvelles créations ; c'est un Tarif des droits attribués aux pourvus des Offices créés par des Edits antérieurs, dans lesquels les Amirautés n'ont point été comprises, que s'il y a eu des Arrêts rendus au profit d'autres Particuliers pour de semblables offices dans les Amirautés de Brest & de la Rochelle, ce ne peut être que l'effet d'une surprise semblable à celle qui a été faite par Montigny, puisqu'on ne peut faire subsister par des Arrêts des Offices qui n'ont point été créés, & que Sa Majesté étant en son Conseil a expressément ordonné par Arrêt du 8 Février 1710, que les Jurisdictions des Amirautés seroient & demeureroient exceptées de la création des Offices de Receveurs & Contrôleurs des amendes & épices, d'où il s'ensuit que ni Montigny ni autres n'ont pû ni dû prendre la qualité de Receveur des amendes & épices de l'Amirauté dans les Provisions qu'ils ont obtenues pour ces Offices dans les Jurisdictions Royales des Villes de leur établissement. D'ailleurs les nouvelles créations qui se font dans les Jurisdictions ordinaires ont des objets bien différens de celles qui se font dans les Amirautés ; les premieres ne sont à charge qu'aux

Plaideurs dont les Ordonnances ont toujours eu en vue de réprimer les chicanes, au lieu que les nouvelles créations dans les Amirautés vont à charger le commerce. Ainsi le bien de l'Etat & l'intérêt particulier du Suppliant concourent également à ce que ces offices de Receveurs & Contrôleurs des amendes & épices n'ayent point lieu dans les Amirautés, & d'autant plus que Montigny prend six sols pour livre des vacations des Juges dans l'instruction des prises, dans les naufrages & échouemens, ce qui est fort opposé à la protection que S. M. a la bonté d'accorder à ceux qui ont le malheur de perdre leurs vaisseaux aux côtes de France; que si Montigny ou son beau-pere ont payé quelque finance pour être pourvus de leur Office, ce ne peut être pour celui-ci, qui n'avoit point été créé: A CES CAUSES requéroit le Comte de Toulouse, qu'il plût à Sa Majesté le recevoir opposant à l'exécution de l'Arrêt du Conseil du 17 Avril dernier surpris par le Sr. de Montigny, & à tous autres qui peuvent avoir été rendus en pareil cas, faisant droit sur son opposition ordonner conformément à l'Arrêt du Conseil rendu, Sa Majesté y étant, le 8 Février 1710, que les Amirautés du Royaume seront & demeureront exceptées de la création des offices de Receveurs & Contrôleurs des amendes & épices & du payement des droits y attribués, en conséquence faire défenses audit Montigny & à tous autres de s'immiscer dans les fonctions desdits Offices à peine de 3000 liv. d'amende & de tous dépens, dommages & intérêts. Vu lad. Requête signée de Clavier, Avocat du Comte de Toulouse, ensemble les pieces justificatives du contenu: Oui le rapport du Sr. Desmarest, Conseiller ordinaire au Conseil Royal, Contrôleur général des Finances. LE ROI EN SON CONSEIL, ayant égard à ladite Requête, a reçu & reçoit le Comte de Toulouse opposant à l'exécution de l'Arrêt obtenu par ledit Montigny, le 17 Avril dernier, & à tous autres Arrêts du Conseil qui peuvent avoir été rendus en pareil cas, faisant droit sur son opposition, ordonne Sa Majesté que l'Arrêt du Conseil du 8 Fevrier 1710 sera exécuté selon sa forme & teneur; & en conséquence que les Amirautés seront & demeureront exceptées de la création des Offices de Receveurs & Contrôleurs des amendes, épices & vacations, & du payement des droits y attribués; fait Sa Majesté très-expresse défense audit Montigny, & à tous autres pourvus desdits Offices, d'en faire les fonctions dans les Amirautés, à peine de 3000 liv. d'amende & de tous dépens, dommages & intérêts, sauf à eux à remettre leurs titres ès-mains du sieur Contrôleur général des Finances pour être pourvu à leur remboursement s'il y échoit. Fait au Conseil d'Etat du Roi, tenu à Marly le sixieme jour de Novembre mil sept cent quatorze. *Collationné.* Signé DELAISTRE.

ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT
DU ROI,

Portant que les Droits de Gardes-Conservateurs des Minutes, ne seront point levés dans les Amirautés.

Du 20 Octobre 1716.

Extrait des Registres du Conseil d'Etat.

SUR ce qui a été représenté au Roi en son Conseil par LOUIS-ALEXANDRE DE BOURBON, Comte de Toulouse, Amiral de France; qu'encore que par l'Arrêt du Conseil du 31 Juillet 1714, pour les causes y contenues, les Sieges des Amirautés du Royaume ayent été exceptés de l'Edit du mois d'Août 1713, portant création des Offices de Greffiers-Gardes-Conservateurs des Minutes des Arrêts, Sentences & Jugemens des Cours, Bailliages & autres Jurisdictions Royales; que néanmoins lesdits Sieges d'Amirautés se trouvent compris dans le Tarif attaché sous le contre-Scel de l'Edit du mois d'Août dernier, portant entr'autres choses suppression desdits Offices, & réduction des droits aux deux tiers, pour être levés dans la suite au profit de Sa Majesté: Et comme par cet Edit, le Roi ne s'est réservé des droits que dans les Justices où il y a des Greffiers-Gardes-Conservateurs des Minutes

établis, & que ces Offices n'ont point eu lieu dans les Sieges des Amirautés, & par conséquent point dû être compris dans les Tarifs : Requéroit à ces causes le sieur Comte de Toulouse, qu'il plût à Sa Majesté sur ce luy pourvoir. Veu ledit Arrest du trente-un Juillet 1714, l'Edit du mois d'Aoust dernier; & le Tarif y attaché. Oüy le rapport : LE ROY EN SON CONSEIL, a ordonné & ordonne, que l'Arrest du trente-un Juillet 1714 sera exécuté selon sa forme & teneur ; & en conséquence, que les droits des Gardes-Conservateurs des Minutes ne seront point levez & perçus dans les Sieges des Amirautés, quoiqu'ils ayent été compris dans le Tarif attaché sous le contre-Scel dud. Edit du mois d'Août dernier FAIT au Conseil d'Etat du Roy, tenu à Paris le vingtieme jour d'Octobre mil sept cent seize. Collationné. Signé DE LAISTRE.

ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT,

Portant que les Consignations des deniers procédans de la vente des vaisseaux, qui seront faites par autorité du Justice, seront faites sans frais, suivant l'Ordonnance de la Marine de 1681, avec défenses aux Receveurs des Consignations, de s'immiscer dans lesdites Consignations, à peine de trois mille livres d'amende.

Du 13 Mars 1717.

Extrait des Registres du Conseil d'Etat.

SUR la Requête présentée au Roi en son Conseil par LOUIS-ALEXANDRE DE BOURBON, Comte de Toulouse, Amiral de France : Contenant qu'encore que par l'Edit du mois d'Octobre 1716, les charges de Contrôleurs-Gardes & Dépositaires des vaisseaux procédans de prises ou naufrages, ou saisis par autorité de Justice, créez par l'Edit du mois de Décembre 1712, soient supprimez & qu'au moyen de cette suppression les choses soient revenues au même état qu'elles ont été établies par l'Ordonnance de 1681, portant que les deniers procédans de la vente des vaisseaux dans les cas de la consignation, doivent être consignez entre les mains d'un notable Bourgeois, ou au Greffe de l'Amirauté sans frais; que néanmoins le sieur de Blaire, Receveur des Consignations des Jurisdictions ordinaires de Marseille, veut troubler les Officiers de l'Amirauté, & les Négocians dans ce droit, prétendant qu'au moyen de cette suppression les choses soient revenues en l'état qu'elles étoient établies par l'Edit de création de 1689, portant création des Receveurs des Consignations; mais attendu qu'il n'a été rien changé par cet Edit à la disposition de l'Ordonnance de 1681, que ceux mêmes des Officiers qui s'étoient introduits dans quelques Amirautés ont été supprimés par l'Edit du mois de Mai 1711, faute d'avoir pris la nomination de l'Amiral ; & que d'ailleurs l'intention du Roi est de soulager & favoriser le commerce par cette suppression : A CES CAUSES, requéroit Monsieur le Comte de Toulouse qu'il plût à Sa Majesté, en expliquant l'Edit de suppression des Commissaires-Receveurs, Gardes & Dépositaires dans les Amirautés du mois d'Octobre 1619, ordonner que les Consignations de deniers procédans de la vente des vaisseaux qui seront faites par autorité de Justice, seront faites entre les mains d'un notable Bourgeois, ou aux Greffes des Amirautés sans frais, suivant l'Ordonnance de la marine de 1681, ce faisant faire défenses au Receveur des Consignations des Justices ordinaires de Marseille, & à tous autres de s'immiscer dans lesdites Consignations, à peine de trois mille livres d'amende. Veu ladite Requeste, l'Edit du mois de Février 1689, portant création des Receveurs des Consignations, celui du mois de Mai 1711, portant suppression desdits Offices, faute d'avoir pris la nomination de l'Amiral ; l'Edit du mois de Décembre 1712, portant création des Receveurs des Consignations sur la nomination de l'Amiral, sous le titre de Conseillers-Commissaires-Receveurs, Gardes & Dépositaires des Vaisseaux & Bastimens des prises qui se feront en mer, de ceux qui échoueront & feront naufrage ; l'Edit du mois d'Octobre 1716, portant suppression de ces mê-

mes charges, & autres Déclarations & Arrêts du Conseil qui ont jugé dans différens cas, que les Amirautés ne sont point censées comprises dans les Edits de création d'Offices pour les Jurisdictions Royales, à moins qu'elles n'y soient exprimées, & autres pieces jointes à ladite Requeste. Oüy le Rapport, LE ROI EN SON CONSEIL, en interprétant en tant que besoin ledit Edit de Suppression des Commissaires-Receveurs, Gardes & Dépositaires dans les Amirautés du mois d'Octobre 1716, a ordonné & ordonne que les Consignations des deniers procédans de la vente des vaisseaux qui seront faites par autorité de Justice, seront faites sans frais, conformément à l'Ordonnance de la Marine de l'année 1681. Fait Sa Majesté défenses au Receveur des Consignations des Justices ordinaires de Marseille, & à tous autres de s'immiscer dans lesdites consignations, à peine de trois mille livres d'amende. FAIT au Conseil d'Etat du Roy, tenu à Paris le treizieme jour de Mars 1717. Collationné. Signé HOUSSON.

ARREST

DU CONSEIL D'ÉTAT,

Qui a débouté le Receveur des Consignations de Provence de l'opposition qu'il avoit formé à l'Arrêt du Conseil du 13 Mars 1717, portant que les Consignations qui sont ordonnées dans les Amirautés du Royaume seront faites aux Greffes desdites Amirautés, ou entre les mains d'un notable Bourgeois, sans frais.

Du 26 Mars 1718.

Extrait des Registres du Conseil d'Etat.

SUR la Requête présentée au Roi en son Conseil par Alexandre de Blaire, Receveur des Consignations de Provence: contenant qu'il lui avoit été signifié le 29 Avril 1717 un Arrêt du Conseil rendu le 13 Mars précédent, obtenu sur la simple Requête de M. le Comte de Toulouse, Amiral de France, *portant en interprétant, en tant que besoin, l'Edit de suppression des Commissaires-Gardes & Dépositaires dans les Amirautés du mois d'Octobre 1716, que les consignations des deniers procédans de la vente des Vaisseaux qui seroient faites par autorité de Justice, seront faites à l'avenir sans frais suivant l'Ordonnance de la Marine de 1681, entre les mains d'un notable Bourgeois, ou au Greffe de l'Amirauté, avec défenses au Suppliant de s'immiscer dans lesdites consignations, à peine de 3000 livres d'amende.* Et comme cet Arrêt étoit contraire aux droits de sa charge, il y avoit formé opposition, qu'il avoit été donné sur simple Requête & sur le fondement que les Gardes & Dépositaires créés dans les Amirautés, par Edit du mois de Décembre 1712, avoient été supprimés par celui du mois d'Octobre 1716, que les choses étoient revenues au même état qu'elles avoient été établies par l'Ordonnance de 1681, & que les consignations devoient être faites entre les mains d'un notable Bourgeois, ou au greffe des Amirautés, sans frais; que ces titres ne pouvoient lui être opposés, parce qu'il tiroit son droit de l'Edit du mois de Février 1689, portant création des Receveurs des consignations, & d'un Arrêt contradictoire donné au Conseil avec M. l'Amiral, du 9 Juillet 1709, précédé de trois autres, ausquels ces Edits n'avoient rien changé; qu'un conservateur, garde-dépositaire des vaisseaux, n'étoit point receveur des consignations, ni dépositaire de deniers ordonnés être consignés, que l'un n'étoit point l'autre; que l'Edit des Receveurs des consignations de 1689 subsistoit toujours, aussi-bien que les Arrêts du Conseil des 12 Juillet 1689, 14 Mars & 20 Juin 1690, & 9 Juillet 1709, qui avoient attribués le droit de recette des deniers consignés aux Receveurs des consignations dans différentes Amirautés; que celui du 9 Juillet 1709 avoit été rendu en connoissance de cause avec les Greffiers des Amirautés de Provence, qui prétendoient d'avoir acquis les droits des consignations; qu'ils étoient soutenus par des Syndics & par l'intervention de M. l'Amiral; mais comme le Suppliant avoit

financé trois cens cinq mille livres au Roy, ils avoient tous été déboutés de leur demande, le Suppliant maintenu dans ses fonctions, avec restitution & dépens ; qu'alors M. l'Amiral avoit proposé les mêmes moyens qu'il proposoit aujourd'hui, le bien du commerce & le soulagement du public, mais que ces raisons n'avoient pas été considérées ; qu'il importoit même au bien du commerce qu'il n'y eût point de changement, & qu'il continuât ses fonctions, parce que deux deniers pour livre qu'il percevoit n'étoit point un objet qui intéressât & incommodât le commerce, qu'il importoit au contraire au public que les deniers fussent consignés en ses mains, parce qu'il avoit une finance de trois cens cinq mille livres pour en répondre ; qu'il n'y avoit point de notable bourgeois qui voulût s'en charger : & si les dépôts étoient faits entre les mains des Greffiers des Amirautés, étant des gens sans titre d'office, avec peu d'appointemens, il y auroit peu de sûreté, destituables à tous momens ; qu'ainsi le bien public & du commerce demandoit qu'il ne fût fait aucun changement. A ces causes requéroit qu'il plût à Sa Majesté le recevoir opposant à l'exécution de l'Arrêt du Conseil du 13 Mars 1717, faisant droit sur ladite opposition ; ordonner que l'Edit de création du mois de Février 1689, & les Arrêts du Conseil des 12 Juillet audit an, 14 Mars & 20 Juin 1690, 9 Janvier & 9 Juillet 1709, seront exécutés selon leur forme & teneur ; ce faisant & conformément à iceux faire défenses à toutes personnes, autres que le Suppliant, de recevoir les deniers en question procédant de la vente desdits navires, & de s'immiscer dans lesdites consignations, à peine de trois mille livres d'amende ; ordonner que tous dépositaires de deniers, en conséquence dudit Arrêt seront tenus de les remettre au Suppliant ; quoi faisant ils en demeureront bien & valablement déchargés en vertu de l'Arrêt qui interviendra sur ladite Requête, & en conséquence de la quittance dudit Suppliant ; à quoi faire ils seront contraints en vertu dudit Arrêt, comme dépositaires de deniers de Justice. Vu ladite Requête signée Villeneuve, Avocat au Conseil, led. Arrêt du 13 Mars 1717, & celui du Conseil dud. jour 9 Juillet 1709 & celui du 13 Mars 1717, & autres pieces attachées à ladite Requête. Les Mémoires de M. le Comte de Toulouse, Amiral de France, employés pour réponse à ladite Requête, contenant que par Ordonnances de la Marine renouvellées par celle de 1681, les deniers procédans de la vente des vaisseaux dans le cas de la consignation, devoient être consignés entre les mains d'un notable Bourgeois, ou au Greffe de l'Amirauté sans frais, que l'Edit de création des Receveurs des consignations de l'année 1689 n'avoit rien changé à l'Ordonnance de 1681, qu'il ne devoit avoir lieu que dans les Jurisdictions où la Justice étoit rendue au nom du Roi ; qu'il n'y étoit fait nulle mention des Amirautés, parce qu'en effet la Justice y étoit rendue au nom de l'Amiral ; que cette exception étoit fondée sur une ancienne possession établie & soutenue de titres ; que par une Déclaration du Roi de 1640 & par dix Arrêts du Conseil des 3 Août 1641, 2 Décembre 1660, 13 Juillet 1662, 22 Décembre 1670, 18 Février 1673, 25 Juillet 1690, 13 Février 1691, 13 Décembre 1695, 31 Juillet & 6 Novembre 1714, il avoit été jugé que les Amirautés n'étoient point censées comprises dans les Edits de créations d'Offices pour les Jurisdictions Royales, à moins qu'elles n'y soient nommément exprimées ; que cette distinction avoit été établie en faveur du commerce ; qu'aussi l'Edit de 1689 n'avoit eu nulle exécution dans quarante-huit Sieges d'Amirautés où l'Ordonnance de 1681 avoit toujours été exécutée, qu'il n'y avoit que dans les Amirautés de Dieppe, Rouen, Nantes & Marseille, où les Titulaires desdits Offices dans les Justices ordinaires avoient voulu s'introduire en vertu de leurs Provisions, dans lesquelles, & sans avoir pris la nomination de l'Amiral, ils avoient fait glisser par surprises les Amirautés, sur le fondement desquelles ils avoient surpris les Arrêts opposés par ledit Sr. de Blaire, mais qu'on ne pouvoit faire subsister des office avec des provisions & des Arrêts surpris qui n'avoient point été créés ; que quand cela seroit possible, les prétendus Offices auroient été supprimés par l'Edit du mois de Mai 1711, qui porte suppression de tout les offices des Amirautés qui n'avoient point été levés, & ausquels il n'avoit point été pourvu sur la nomination de l'Amiral ; que l'Edit du mois de Décembre 1712 ne laissoit aucun doute que l'Edit de 1689 ne comprenoit point les Amirautés, puisque par cet Edit de 1712 le Roi avoit, à cause des besoins pressans de l'Etat, créé dans chacune des Amirautés du Royaume, un Conseiller-Commissaire, Receveur-garde & dépositaire des effets procédans des prises & des vaisseaux & barques qui seroient saisies par autorité de Justice, & des deniers provenans de la vente qui s'en feroit en conséquence, avec toutes les mêmes attributions données aux Receveurs des consignations des Justices ordinaires par l'Edit de 1689 ; savoir trois livres pour l'enregistrement d'une saisie réelle, vingt sols pour l'enrégistrement de chaque opposition, tant afin de con-

ſerver que de diſtraire, ſix den. pour liv. pour droit de conſignation, & depuis cinq ſols juſqu'à trois livres pour droit de quittance, avec défenſes expreſſes aux Juges d'Amirauté de confier à l'avenir aucunes desdites fonctions à d'autres qu'aux Officiers créés par ledit Edit pourvûs par le Roy ſur la nomination de l'Amiral de France, contenant auſſi une dérogation à tous Edits & Arrêts contraires; que led. ſieur Blaire l'avoit ſi bien reconnu qu'il s'étoit fait pourvoir desdites charges créées par l'Edit de 1712 dans les Amirautés de Marſeille & de Toulon ſur la nomination de l'Amiral de France, qu'il n'avoit pu exercer qu'en vertu de ſes titres dans les Amirautés, & non en vertu de l'Edit de 1689. Mais le Roy ayant en faveur du commerce ſupprimé par l'Edit du mois d'Octobre 1716, celui de 1712, & ordonné le rembourſement des finances aux acquéreurs, ledit de Blaire n'avoit autre choſe à prétendre que ſon rembourſement; qu'il étoit inutile de dire que les Offices créés par l'Edit de 1689, étoient différens de ceux créés par celui de 1712, puiſqu'il étoit très-conſtant que c'étoit les mêmes qualités de Receveurs, les mêmes fonctions & les mêmes droits, à la différence que celui de 1689 donnoit douze deniers pour droit de conſignation, & que celui de 1712 n'attribuoit que ſix deniers, que bien loin de paſſer ſous ſilence l'Arrêt du Conſeil du 9 Juillet 1709, non plus que ceux obtenus par les Receveurs des conſignations des Juſtices ordinaires de Rouen, Dieppe & Nantes, ils avoient été joints à la Requête dudit Sr. Comte de Toulouſe, ſur lequel l'Arrêt du 13 Mars 1717 étoit intervenu; mais l'on avoit obſervé que celui de 1709 n'avoit point de rapport à la queſtion; que les trois autres avoient été donnés ſur Requête, auſquels il étoit inutile d'y former oppoſition, parce qu'il y avoit été dérogé par les Edits des mois de Mai 1711 & d'Octobre 1712, que l'Edit de 1689 attribuoit douze deniers pour livre pour droit de conſignation; qu'il étoit facile audit ſieur Blaire de ſe reſtraindre à deux deniers pour livre pour droit de conſignation, mais n'ayant aucun titre cela étoit inutile; que l'établiſſement desdits Receveurs dans les Amirautés par l'Edit de 1712 avoit été reconnu ſi contraire au bien du commerce de la mer, que le Roi ſur les remontrances des Chambres du commerce, les avoit ſupprimé; que c'étoit ſur ces mêmes conſidérations que l'Ordonnance de 1673 avoit ordonné que les deniers appartenans à ceux qui avoient fait faillite, ſeroient remis ès-mains de ceux qui ſeroient nommés par les créanciers, ſans que les Receveurs des conſignations les puſſent prétendre n'y prendre aucun droit, à peine de concuſſion, & que par l'Ordonnance de 1681 il avoit été ordonné que ſi la conſignation des deniers procédans de la vente des bâtimens de mer étoit ordonnée, ce ſeroit entre les mains d'un notable bourgeois, ou au Greffe, ſans frais; que jamais un notable bourgeois n'avoit refuſé de s'en charger; que c'étoit ordinairement de fameux Marchands qui s'en faiſoient honneur; que ſi les Juges trouvoient que leurs Greffiers fuſſent inſolvables, ils pouvoient l'ordonner entre les mains d'un notable Marchand; que cela ſe pratiquoit de cette maniere dans toutes les Amirautés; qu'on ne pouvoit citer aucun exemple qu'il en fût arrivé aucun inconvénient, au lieu qu'on en pouvoit citer contre les Receveurs des conſignations. A CES CAUSES, requéroit M. le Comte de Toulouſe, qu'il plût à Sa Majeſté débouter ledit de Blaire de ſon oppoſition, ce faiſant ordonner que l'Arrêt du Conſeil du 13 Mars 1717 ſera exécuté ſelon ſa forme & teneur. Vu leſdits Mémoires, ledit Arrêt du 13 Mars 1717, l'Edit du mois de Février 1689 portant création des Receveurs des Conſignations, leſd. Arrêts du Conſeil des 12 Juillet 1689, 14 Mars & 20 Juin 1690, & 9 Juillet 1709, les Lettres-patentes de 1640 & les Arrêts du Conſeil des 3 Août 1641, 2 Décembre 1660, 13 Juillet 1662, 22 Décembre 1670, 18 Février 1673, 25 Juillet 1690, 13 Février 1691, 13 Décembre 1695, 31 Juillet & 6 Novembre 1714, l'Edit du mois de Mai 1711, celui du mois de Décembre 1712, portant création de Receveurs des conſignations ſur la nomination de l'Amiral ſous le titre de Conſeillers-Commiſſaires-Receveurs-Gardes & Dépoſitaires des effets procédans des priſes, naufrages, & des vaiſſeaux & barques qui ſeroient ſaiſis par autorité de Juſtice, & des deniers provenans de la vente qui s'en feroit en conſéquence, avec attribution des fonctions & droits y contenus, l'Edit du mois d'Octobre 1716, portant ſuppreſſion de ces mêmes charges, & autres pieces: Oui le rapport, LE ROI EN SON CONSEIL, ſans s'arrêter à la Requête d'oppoſition dudit de Blaire, dont Sa Majeſté l'a débouté, a ordonné & ordonne que l'Arrêt du Conſeil du 13 Mars 1717 ſera exécutée ſelon ſa forme & teneur. FAIT au Conſeil d'Etat du Roi, tenu à Paris le vingt-ſixieme Mars mil ſix cent dix-huit. *Collationné.* Signé, COUJON.

ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT DU ROI,

Qui fait défenses de troubler les Greffiers des Amirautés du Royaume dans les fonctions de leurs Charges, & des Droits y attribués par la Déclaration du Roi & Tarif y attaché.

Du 31 Janvier 1719.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ÉTAT.

SUR la Requeste présentée au Roi en son Conseil par Monsieur le Comte de Toulouse, Amiral de France, propriétaire des Greffes des Amirautés du Royaume, contenant que François Huchon, fermier des droits & émolumens des Greffes des généralités de Bourdeaux, Toulouse & Montauban, avoit fait signifier le 20 Avril 1717 à Pierre Droüet, commis au greffe de l'Amirauté de Bourdeaux, une Ordonnance rendue sur la Requête dudit Huchon par le Sr. de Lamoignon, Intendant en Guyenne, le 15 dudit mois d'Avril 1717, par laquelle led. Droüet a été condamné de rendre compte aud. Huchon, à compter du premier Avril 1715, des droits d'affirmations de voyages, créés par Edit du mois d'Août 1669, de ceux de présentations, tant des demandeurs que des défendeurs, établis par la Déclaration du 12 Juillet 1695, du droit de Contrôle desdites présentations & affirmations, établi par Edit du mois de Décembre 1707, & des deux sols pour livre attribués sur tous les droits desdits greffes appartenans au Roi, par Edit de la même année 1707. Que cette Ordonnance étoit directement contraire aux Edits & Déclarations du Roi, concernant les greffes des Amirautés, & à ses titres de propriété : que ces Greffes n'avoient jamais fait partie des baux des Greffes dépendans des domaines du Roi : Que le fermier les y ayant voulu comprendre, ils en avoient été exceptés par Arrêt du Conseil du 2 Décembre 1670. Qu'ils n'étoient point compris nommément dans l'Edit de Février 1715 ; & il avoit été réglé par une Déclaration du Roi de 1640, & par quatorze Arrêts du Conseil rendus en conséquence ; qu'ils n'y étoient point compris sous la dénomination générale de jurisdiction Royale, parce que les Amirautés en étoient distinctes & séparées, attendu que la Justice y étoit rendue au nom de l'Amiral : Que toutes les fois qu'il avoit plû au Roi de créer des Offices dans les Amirautés, ç'a été par des Edits particuliers : Que par un Edit du mois de Mai 1711, tous les Greffes des Amirautés ont été supprimés ; ils ont été créés de nouveau, & la revente ordonné : Qu'en exécution M. le Comte de Toulouse s'étoit rendu adjudicataire à titre de propriété desdits Greffes, pardevant les Commissaires du Conseil, le 22 Décembre 1713, & depuis par une Déclaration & un Tarif y attaché, du 28 Avril 1715, postérieure aux bail dudit Huchon, les droits desdits Greffes avoient été réglés, & que ceux dont il s'agit en faisoient partie Qu'ainsi si les Greffes des Amirautés avoient été compris dans le bail dudit Huchon, ce ne pouvoit être que par surprise, qui ne pourroit nuire à M. le Comte de Toulouse : Que les anciens Greffiers avoient joui des affirmations des voyages, suivant l'Edit de création du mois de Mars 1695, & de l'article IV. de la taxe des dépens de l'Ordonnance de 1667. Que le Traitant de la vente desdits Offices créés en 1669, ayant voulu les établir dans les Amirautés par Arrêt du Conseil du 25 Juillet 1690, défenses lui avoient été faites de le faire, & de troubler les Greffiers des Amirautés, & que ceux d'aujourd'hui jouissent du même droit, suivant le Tarif & la Déclaration du Roi du 28 Avril 1715, qu'ils avoient joui du droit de présentations des défendeurs, suivant l'Edit du mois d'Aout 1575, & de l'article II. titre IV. de l'Ordonnance de 1667. Qu'en 1695, le Traitant ayant voulu établir dans les Amirautés le droit de présentation des demandeurs, créé dans les Jurisdictions Royales par Arrêt du Conseil du 13 Décembre 1695, défenses lui avoient été faites de faire cet établissement dans les Amirautés, afin de ne point surcharger le commerce de la

mer ; & que les Greffiers d'aujourd'hui jouissoient du droit de présentation des défendeurs seulement, suivant ledit Tarif & la Déclaration du 28 Avril 1715. Que l'Edit du mois de Décembre 1707, portant création des Contrôleurs des Greffes dans les Jurisdictions Royales, n'avoit point eu lieu dans les Amirautés, parce qu'il y en avoit dès-lors d'établis qui avoient été supprimés & rétablis par l'Edit de 1711, & ces Contrôleurs nouveaux jouissent aujourd'hui de leurs droits, suivant ledit Tarif, & la Déclaration du Roi du 28 Avril 1715. Enfin que l'augmentation des deux sols pour livre attribué aux Contrôleurs par l'Edit du mois de Janvier 1707, sur tous les droits des Greffes, n'avoit point eu lieu dans les Amirautés, parce qu'elles n'avoient point été comprises dans ledit Edit, attendu qu'elle auroit été trop à charge au commerce de la mer, que les Rois avoient toujours protégé ; & que c'étoit sur ces considérations que par trois Arrêts du Conseil des 30 Juillet & 30 Novembre 1714 & 13 Mars 1717 que les Amirautés du Royaume avoient été déchargées des créations des Greffiers-Garde-Minutes, Receveurs & Contrôleurs des amendes, épices & vacations, & des consignations : A CES CAUSES, requéroit M. le Comte de Toulouse, qu'il plût à Sa Majesté, sans avoir égard à l'Ordonnance dudit sieur de Lamoignon de Courson, Intendant en Guyenne, dudit jour 15 Avril 1717 ; faire défenses audit Huchon & à tous autres, de troubler les Greffiers des Amirautés du royaume dans les fonctions de leurs charges, & dans la perception des droits y attribués par la Déclaration du Roi & Tarif y attaché, du 23 Avril 1715, à peine de trois mille livres d'amende & de tous dépens, dommages & intérêts. Vu ladite Requête, l'Ordonnance dudit sieur de Lamoignon dudit jour 15 Avril 1717, & les autres pieces énoncées dans ladite Requête ; les Mémoires dudit Huchon employés pour réponses à ladite Requête, contenant que les Greffes des Amirautés avoient toujours été regardés comme Greffes engagés, qui avoient été réunis aux Greffes du Domaine du Roi, par les Edits de Décembre 1699, Octobre 1708 & Février 1715. Que néanmoins s'il avoit eu connoissance des Edits, Déclarations & Arrêts qui avoient changé la nature desdits Greffes, ou qui les avoient excepté de la loi générale, il n'auroit point compris celui de l'Amirauté de Bourdeaux dans sa Requête ; & qu'au moyen de la communication qu'il avoit eu des titres de M. le Comte de Toulouse, il n'avoit plus de droit & qu'il ne vouloit plus insister dans sa demande & pieces y jointes consistant auxdits Edits des mois de Décembre 1699, Octobre 1708 & Février 1715. Oui le rapport : LE ROI EN SON CONSEIL, sans s'arrêter à l'Ordonnance dudit sieur de Courson, du 15 Avril 1717, a déchargé & décharge ledit Droüet, Commis au Greffe de l'Amirauté de Bourdeaux de rendre aucun compte audit Huchon. Fait S. M. défenses audit Huchon & à tous autres de troubler les Greffiers des Amirautés du Royaume dans les fonctions de leurs charges, & des droits y attribués par Déclaration, & tarif arrêté en conséquence, du 23 Avril 1715, à peine de trois mille livres d'amende, & de tous dépens, dommages & intérêts. Fait au Conseil d'État du Roi, tenu à Paris le trente-unieme jour de Janvier mil sept cens dix-neuf. Collationné. Signé, GOUJON.

ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT DU ROI,

Qui déboute le Fermier de sa demande à fin d'établissement des Droits de Petit-Scel dans les Amirautés.

Du six Septembre mil sept cent vingt-trois.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ETAT.

SUR la Requête présentée au Roi en son Conseil par les Greffiers des Amirautés, & par Louis-Alexandre de Bourbon, Comte de Toulouse, Amiral de France, prenant leur fait & cause, contenant que les commis à la régie des droits des Petits-sceaux des Actes judiciaires, leur ont fait faire des sommations de faire sceller à l'avenir toutes les sentences, jugemens, ordonnances, & autres actes énoncés au Tarif arrêté au Conseil le 20 Mars 1708,

1708, avec défenses d'en délivrer aucun, soit par expédition, extrait ou autrement, qu'auparavant ils n'ayent été scellés par les commis à ce proposé, à peine de 100 livres d'amende pour chaque contravention ; cela sur le fondement que, par un Edit de 1696, & par la Déclaration du 20 Mars 1708, les Sentences & autres actes émanés des Amirautés, doivent être scellés, & le droit du sceau payé sur le pied du tarif, comme ceux des autres Jurisdictions ; laquelle prétention est nouvelle & injuste ; car c'est un fait certain que la création de 1696, ne devoit avoir lieu que dans les Jurisdictions où la justice est rendue au nom du Roi, & si les Amirautés y ont été comprises, ce n'a été que par erreur, comme il est aisé de le justifier par deux raisons très-solides ; la premiere, parce que la Justice de l'Amirauté, suivant l'article premier de l'Ordonnance de 1669, y est rendu au nom de l'Amiral ; & la seconde, parce que tous les fruits de cette Justice lui appartiennent, suivant la même Ordonnance, dont le droit de Sceau fait partie, & c'est à cause de ses droits de Justice que l'Amiral est chargé des frais des procès criminels qui s'instruisent dans les Amirautés, à la requête du Procureur du Roi : il est encore certain que l'Amiral a le droit de Chancellerie dont il jouit paisiblement, suivant les articles XII de l'Ordonnance de 1517, & VII de celle de 1584, qui portent, que l'Amiral tiendra ses Cours & Jurisdictions, en premiere instance, ès villes, jours & heures accoutumés ; aussi tiendra sa Jurisdiction aux Tables de Marbre, pour le jugement des appellations des Sentences de ses Juges inférieurs, & desquelles Tables de Marbre, les appellations se releveront dans quarante jours, sous le Sceau de Sa Majesté, aux Cours de Parlement ; & les appellations des Juges inférieurs, pardevant les Juges de la Table de Marbre, dans pareils temps, sous le Sceau de l'Amiral : qu'en effet, l'Amiral s'étant opposé à l'Edit de 1696, pour ce qui regardoit les Amirautés, l'établissement n'a eu lieu dans aucunes des Amirautés du Royaume, & elles n'ont pas été nommées dans les Déclarations des 11 Septembre 1697, 6 Mai 1698, 20 Mars 1708, & autres données depuis pour l'exécution de cet Edit, quoique toutes les autres Jurisdictions y soient rappellées ; & ces Déclarations portent précisément que la création & l'établissement du droit de Scel des Sentences & autres actes judiciaires, ne doit avoir lieu que dans les Jurisdictions qui sont exercées au nom du Roi, & ce qui prouve, sans réplique, que cet établissement n'a pas eu lieu dans les Amirautés, est l'Edit du mois de Mai 1711, par lequel le Roi, à cause des besoins pressants de l'Etat, & du consentement de l'Amiral, a créé dans toutes les Amirautés du Royaume, un Lieutenant Criminel, Conseiller, Garde-Scel, auxquels il a attribué différents droits pour le Scel des Sentences & Actes judiciaires émanées des Amirautés ; & par cet Edit, il a été dérogé à tous Edits contraires. Cependant nonobstant toutes ces raisons, le Commis du Fermier au Département de la Rochelle, a obtenu, le 3 Décembre 1722, une Ordonnance du sieur Amelot de Chaillou, portant que le droit de Petit-scel seroit perçu dans le Siege de l'Amirauté de la Rochelle, de la même maniere qu'il l'est dans les autres Jurisdictions Royales, suivant & conformément à la Déclaration du 29 Septembre précédent, ce qui oblige ledit sieur Amiral de requérir qu'il plaise à Sa Majesté, sans s'arrêter à l'Ordonnance dudit sieur Amelot de Chaillou, dudit jour 3 Décembre dernier, le maintenir dans le droit & possession de faire Sceller de son Sceau, toutes les Sentences, Jugements, Ordonnances & autres Actes émanés des Jurisdictions des Amirautés, avec défenses au Fermier des droits de Petit-Scel, ses Procureurs, Commis ou Proposés, de troubler les Greffiers des Amirautés dans leurs fonctions & droits, à peine de mille livres d'amendes, & de tous dépens, dommages & intérêts. Vu ladite Requête & les pieces y énoncées, le Mémoire fourni par Pierre d'Estabeau, Fermier-général des droits de Petit-Scel, employé pour réponse à la Requête ci-dessus, par lequel il convient que dans le Siege des Amirautés, la justice s'exerce au nom de l'Amiral, & que les fruits lui en appartiennent, de même que la nomination aux Offices vacans ; mais que comme les Officiers qui rendent la justice sont royaux, la provision appartient au Roi, qui par conséquent est en droit d'établir dans ses Jurisdictions, les nouveaux Officiers qu'il juge nécessaires, & de leur attribuer des droits dont ils doivent jouir, sans que l'Amiral y puisse rien prétendre ; que la confusion que les Greffiers des Amirautés affectent de faire des droits de Chancellerie avec les droits de Petits-Sceaux des Actes judiciaires, est aisée à démêler, parce que les premiers se perçoivent sur les lettres de reliefs d'appel, anticipations, désertions, rescisions, & autres semblables qui s'expédient en Chancellerie ; au lieu que les derniers se perçoivent sur les Sentences, Jugements & actes d'une Jurisdiction inférieure, qui ne sont en aucune maniere sujets au droit de la Chancellerie, & ne font point partie des droits qui

peuvent appartenir à l'Amiral ; que la preuve de ce fait est solidement établie dans l'Edit donné par Charle IX, en 1568, qui porte en termes précis que les droits de Petit-Scel seront établis dans les Amirautés ; & en conséquence les attribue aux Officiers Gardes-Scels royaux, créés par le même Edit, avec injonction de sceller avec un Sceau au coin & armes de Sa Majesté, d'où il faut nécessairement conclure que ces droits n'ont jamais appartenu à l'Amiral, qu'ils sont domaniaux d'ancien établissement, & que c'est une marque d'autorité que les Rois ont voulu se conserver dans toutes les Jurisdictions du Royaume, sans aucune exception ; que cet ancien Edit n'est pas le seul qui assujettisse les Amirautés au droit de Petit-Scel, puisqu'elles sont nommément comprises dans l'Edit de 1696, dans lequel on a inséré l'article XV, particulierement pour les Amirautés, qui porte, que vacation arrivant des Offices de Conseiller-Garde-Scel, la nomination en appartiendra à l'Amiral de France, ainsi que des autres Offices de l'Amirauté, & la provision à Sa Majesté ; que c'est sans fondement que les Greffiers soutiennent que l'établissement de 1696 ne devoit avoir lieu que dans les Justices qui s'exercent au nom du Roi, puisque les dispositions de l'Edit sont contraires à ce raisonnement, & que par la Déclaration de 1697, il est ordonné que les Gardes-Scels seront établis, non-seulement dans toutes les Jurisdictions exercées sous le nom du Roi, mais encore dans celles qui sont exercées sous le nom des Maires, Echevins des Villes & Communautés, sans aucune exception, lequel terme générique, renferme, sans difficulté, les Amirautés, avec d'autant plus de raison qu'elles étoient nommément comprises dans l'Edit de 1696 : qu'enfin l'Edit du mois de Mai 1711 décide absolument la question en ce qu'il supprime tous les Offices ci-devant créés dans les Amirautés qui n'avoient point été levés, tels que les Gardes-Scels établis par l'Edit de 1696, & créé de nouveaux Gardes-Scels avec attribution des droits dont les acquéreurs de ces Offices jouissent actuellement : c'est donc une alliénation des droits de Petit-Scel, faite par Sa Majesté, qui se trouve incontestablement dans le cas de la révocation générale, portée par la Déclaration du 29 Septembre 1722, sur lesquels moyens requéroit ledit d'Estrabeau, qu'il plût à Sa Majesté, sans s'arrêter à la Requête des Greffiers des Amirautés, ni à celle dudit sieur Amiral, ordonner que la Déclaration du 29 Septembre 1722, sera exécutée. Le Mémoire, en forme de réplique, fourni par ledit sieur Amiral, contenant que toutes les raisons déduites par le Fermier, ne peuvent rien conclure contre les titres rapportés par ledit sieur Amiral, qui portent que la Justice des Amirautés sera rendue au nom de l'Amiral, ce qui emporte nécessairement le droit de sceller de son Sceau tous les Jugements, & autres actes qui en sont émanés ; droit d'autant plus authentique, qu'il a été suivie & l'est encore de la possession actuelle dans laquelle est ledit sieur Amiral, de faire apposer son Sceau sur tous les Jugements & Ordonnances des Amirautés ; ensorte qu'il ne lui reste qu'à persister dans ses conclusions. Ouï le rapport du sieur Dodun, Conseiller ordinaire au Conseil Royal, Contrôleur-général des Finances : LE ROI EN SON CONSEIL, sans s'arrêter à l'Ordonnance du sieur Amelot de Chaillou, du 3 Décembre 1722, a débouté ledit Pierre d'Estabeau de sa demande à fin d'établissement des droits de Petit-Scel dans les Amirautés. FAIT au Conseil d'Etat du Roi, tenu à Versailles, le sixieme jour de Septembre mil sept cens vingt-trois. *Signé*, RANCHIN, avec paraphe, *& à côté est écrit*, Collationné, avec paraphe.

ARTICLE III.

LUI appartiendra aussi de donner les *congés*, *passe-ports*, *commissions* & *sauf-conduits* aux Capitaines & Maîtres des vaisseaux équipés en guerre & marchandise.

IL n'y a encore là rien de nouveau dans les droits que cet article attribue à la charge d'Amiral. De tout temps l'Amiral en a joui, comme le prouvent l'ancien mémoire inséré dans Fontanon art. 5. Les Ordonnances de 1400, art. 3, de 1517, art. 2, 20 & 22 ; de 1543, art. 18 & 48 ; de 1684, art. 30 ; de

1629, art. 455, 20 Mai & 28 Novembre 1645, la Déclaration du Roi du premier Février 1650, art. 7, & le Réglement de 1699, aussi art. 7.

Congés. Tout vaisseau équipé en guerre ou marchandise, a donc besoin d'un congé de l'Amiral pour mettre en mer; & s'il sortoit de quelque port du Royaume sans congé, il seroit sujet à la confiscation, suivant la disposition de l'art. 1 du tit. 10 ci-après.

Les congés qu'il faut prendre de l'Amiral, regardent les étrangers comme les François; mais ils ne sont nécessaires à l'égard des étrangers que pour la sortie des ports, & nullement pour l'entrée.

Passe-port. On confond assez communément le passe-port avec le congé; ces termes néanmoins ne sont pas synonymes, même à l'égard de M. l'Amiral. Les congés qu'il donne n'ont pour objet que la permission de sortir d'un port du Royaume & de naviger jusqu'au lieu de la destination, & il n'y a que lui qui les donne.

A l'égard des passe-ports, ceux qui sont nécessaires pour naviger dans les lieux prohibés ou aux ennemis, pour venir dans un port du Royaume en temps de guerre; c'est le Roi seul qui les accorde avec l'attache de M. l'Amiral. V. *infrà* l'art. 1, tit. 10 des congés.

Commissions. La commission ne se donne que pour l'armement en guerre, autrement en course sur les ennemis; & c'est de l'Amiral qu'il faut la prendre aussi-bien que le congé.

De même qu'on ne peut mettre en mer sans congé, de même on ne peut armer en guerre sans commission spéciale à ce sujet. Mais il est permis d'équiper un navire en guerre & marchandise tout ensemble; & alors avec une commission aussi en guerre & marchandises, on n'a pas besoin d'un congé particulier. Il sera parlé de ceci encore plus au long, tant sur le titre des congés que sur celui des prises.

Le *Sauf-conduit* est pour les ennemis. Autrefois l'Amiral accordoit les saufconduits, par le droit de sa charge, aussi bien que tous passe-ports. A présent c'est le Roi qui les donne; mais les passe-ports ne sont délivrés qu'avec l'attache de l'Amiral.

ARTICLE IV.

POurra établir le nombre nécessaire d'interpretes, & des maîtres de quai dans les ports : *& où il n'y aura pas lieu d'établir des maîtres de quai, commettra,* si besoin est, des personnes capables *pour veiller au lestage & délestage* des bâtiments de mer, & à l'entretien des *feux, tonnes & balises.*

LES anciennes Ordonnances ne font point une mention expresse des droits attribués à l'Amiral par cet article; il est vrai de dire néanmoins qu'ils y sont implicitement compris comme étant une suite naturelle & une dépendance immédiate de son droit de jurisdiction & de police en tout ce qui

concerne la navigation ; prérogatives aussi anciennes que l'établissement de sa charge.

En effet par le droit de sa jurisdiction, ayant toujours eu le privilege de nommer tous les officiers qui l'exercent ; où dont le ministere y a du rapport ; il est évident qu'il a pu aussi dans tous les temps, commettre des interpretes, des courtiers conducteurs de navires, des apothicaires & chirurgiens, tant pour la visite des bâtiments suspects de contagion, que pour l'examen des chirurgiens qui se présentent pour s'embarquer sur les vaisseaux, & des drogues destinées au soulagement des gens de l'équipage.

Et par son droit de police générale, sur les ports, rades & greves de la mer, il a toujours eu aussi de tout temps le pouvoir d'instituer des maîtres de quai pour veiller à la sûreté des ports & havres, & au bon ordre qui doit être observé, dont l'inspection sur le lestage & délestage fait partie ; comme aussi de préposer, par lui ou par ses officiers, des personnes pour veiller sous leurs ordres à la garde des côtes, les avertir des désordres qui pourroient s'y commettre, de même que des naufrages ; empêcher les pillages & travailler provisionnellement au sauvement des effets jettés par la mer sur les greves. Tout cela avoit été aussi formellement reconnu lui appartenir par Arrêts du Conseil des 15 Octobre 1658 & 6 Septembre 1661, avec défenses à tous Gouverneurs, Seigneurs, &c. de l'y troubler à peine de 1500 livres d'amende.

Du même droit dérive encore celui de faire des Ordonnances ou Réglements par lui-même ou par ses officiers, soit pour le maintien de cette police, soit pour la fixation des droits qui peuvent être légitimement perçus à l'occasion de la navigation.

C'est ainsi que l'Amiral de Montmorency rendit une Ordonnance sévere en 1620, contre ceux qui navigeoient sans congé ou commission de sa part ; que le Cardinal de Richelieu le 2 Janvier 1627, arrêta le tarif des sommes qui lui seroient payées à l'avenir pour ses droits de congé ; qu'en 1641 il fixa les vacations des officiers de l'Amirauté, & que ses successeurs, quand ils l'ont jugés à propos, ont fait expédier des ordres, pour être exécutés dans toutes les Amirautés.

C'est ainsi tout de même que les officiers de l'Amirauté ont fait des Réglements en différents temps, pour la police du Havre, sur la maniere de rendre le service par les pilotes-côtiers ou lamaneurs, & pour fixer les droits qui leur seroient payés, de même qu'aux maîtres de barques & d'alléges, aux compteurs de poisson, &c.

Et où il n'y aura pas lieu d'établir des maîtres de quai, commettra . . . . pour veiller au lestage & délestage. C'est qu'en effet, il ne doit y avoir de maître de quai, que dans les principaux ports, & que où il y a un maître de quai, c'est une de ses fonctions de veiller au lestage & délestage des vaisseaux. Article 5 du titre qui le concerne, & art. 8, tit. 4, liv. 4 ci-après. Cela n'empêche pas néanmoins que M. l'Amiral n'ait droit de désunir la commission pour le lestage & délestage, de celle de maître de quai, & d'en pourvoir une autre personne ; auquel cas tout ce qui est enjoint par cette Ordonnance au maître de quai par rapport au lestage & délestage, ne regarde que la personne chargée spécialement de cette commission.

Il sera parlé du lestage & délestage, sur le titre qui y est destiné : il suffira d'observer ici que M. l'Amiral n'a pas seulement l'inspection sur cette partie de la police des ports & rades; mais qu'il en résulte encore un droit qui se leve à son profit, pour la permission de lester & délester.

Quant à l'entretien des *feux*, *tonnes & balises*, précautions nécessaires pour avertir les navigateurs des écueils qu'ils ont à éviter, la dépense qu'exige cet entretien, est à la charge de ceux qui en perçoivent les droits; car M. l'Amiral n'en jouit pas par-tout, comme il sera observé sur l'art. 11 ci-après, quoiqu'ils lui ayent éte attribués par l'art. 78 de l'Ordonnance de 1584 : mais dans les endroits mêmes où ces droits ne sont pas levés à son profit, il n'en a pas moins le droit de faire veiller par ses Officiers, à l'entretien des feux, tonnes & balises, en vertu du présent article, qui, en ce qui concerne la police, ne peut souffrir aucune restriction absolument.

Il est à observer néanmoins, que excepté les *interpretes*, M. l'Amiral ne jouit point à Bordeaux du bénéfice de cet article. V. l'article 6. du titre suivant.

ARTICLE V.

VIsitera ou fera visiter par telles personnes qu'il voudra les ports, côtes & rades de notre Royaume.

CEci est une suite naturelle du droit de police générale attribuée à l'Amiral sur les ports, côtes & rades du Royaume.

Aussi en a-t-il usé dans tous les temps pour ordonner en conséquence de ses visites, ce qui paroissoit de plus expédient pour la sûreté de la navigation le long des côtes, aux embouchures des rivieres, & dans les passages difficiles, en réglant le nombre des tonnes & balises nécessaires, la maniere de lester & délester, afin d'entretenir les ports & rades dans le meilleur état qu'il fût possible ; en un mot, en portant les Réglements les plus utiles relativement aux circonstances.

ARTICLE VI.

COmmandera la principale de nos armées navales, suivant les ordres que nous lui en donnerons.

C'Est précisément pour l'équipement & le commandement des armées navales, que la charge d'Amiral a été créée dans l'origine, comme celle de Connétable l'a été pour le commandement des troupes de terre.

Aussi toutes les anciennes Ordonnances lui ont-elles assuré ce privilege. Ordonnances de 1400, art. 20; de 1517, art. 14 & 23; de 1543, art. 1 & 14, & de 1584, art. 1, 26 & 81.

En cette qualité de chef & commandant de toutes les forces maritimes, il

avoit non-ſeulement la ſurintendance de la conſtruction & du radoub des vaiſſeaux, & de tout ce qui concernoit leur armement & avitaillement; mais encore la nomination entiere & abſolue de tous les Officiers de guerre & de finance ſervants dans la marine, avec droit de régler les dépenſes de la marine & d'en arrêter les états.

Et comme un pouvoir auſſi étendu, n'avoit pas moins d'inconvénients que celui du Connétable, c'eſt ce qui donna lieu enfin à la ſuppreſſion de cette charge, en même temps que de celle de Connétable, par Edit du mois de Janvier 1627.

C'eſt auſſi par cette raiſon, & comme s'en exprime l'Edit du mois de Novembre 1669, *pour éviter les inconvénients* qui avoient fait ſupprimer ces deux charges, que le Roi Louis XIV, d'immortelle mémoire, en rétabliſſant celle d'Amiral, avec le titre & dignité d'office de la Couronne, ſe réſerva tout ce qui eſt porté par l'article 14, ci-après.

Quant au droit de commander les forces maritimes, il le réduiſit au pouvoir de commander une des armées navales, au choix de l'Amiral, en lui laiſſant néanmoins la faculté en ce cas, d'ordonner des finances à l'exemple des Généraux des armées de terre.

Cet article porte ſeulement que l'Amiral commandera la principale des armées navales du Roi, ſuivant les ordres qui lui en ſeront donnés par Sa Majeſté. De ſorte que ce qui étoit autrefois un attribut eſſentiel de ſa charge, c'eſt-à-dire le commandement abſolu des armées navales, n'eſt plus qu'une faculté qui ne peut être exercée que de l'agrément du Roi, ou plutôt ſans un ordre exprès du Roi.

Parmi les anciens droits de l'Amiral étoient encore, ſuivant l'article 16 du mémoire inſéré dans Fontanon, *fol.* 1616, & l'art. 27 de l'Ordonnance de 1584, le privilege d'avoir le vaiſſeau que le Roi avoit monté, avec tout ce qui en dépendoit. Il n'eſt point parlé de ce privilege dans le Réglement du 12 Novembre 1669, ni dans aucune autre Ordonnance, ſoit pour le conſerver à l'Amiral, ſoit pour le ſupprimer.

Plus anciennement encore l'Amiral prétendoit avoir le reſte des vituailles & munitions de guerre, tant des vaiſſeaux du Roi que de ceux des ſujets au déſarmement des navires; mais par l'art. 16 de l'Ordonnance de 1400, ce droit lui fut ôté comme n'étant pas fondé; & à l'égard de ce qui étoit pris ſur les ennemis, il lui en fut ſimplement attribué le dixieme par l'article 17; confirmé par la trente-neuvieme de l'Ordonnance de 1543.

ARTICLE VII.

LE vaiſſeau que l'Amiral montera, portera pavillon quarré blanc au grand mât & les quatre fanaux.

ANciennement tout navire François étoit obligé de porter la banniere de l'Amiral, & lui avoit droit de porter telles bannieres, étendarts ou enſeignes qu'il jugeoit à propos. Mémoire des droits de l'Amiral inſéré dans Fon-

tanon, art. 3, *fol.* 1616. Ordonnance de 1543, art. 15, & de 1584, art. 28.

Ici eſt réglé que le vaiſſeau qu'il montera, portera le pavillon quarré blanc au grand mât, avec les quatre fanaux.

L'Amiral étant en perſonne ſur la flotte, ſon vaiſſeau ſeul aura le pavillon quarré au grand mât; le Vice-Amiral l'aura au *mât d'avant*, & le Contre-Amiral au mât d'artimont. Art. 1, tit. 2, liv. 3 de l'Ordonnance du mois d'Avril 1689.

Mais en cas d'abſence de l'Amiral, le pavillon quarré reſtera au grand mât pendant la campagne, ſous le commandement du Vice-Amiral ou autre Officier général qui commandera l'armée. Art. 4.

Le privilege des quatre fanaux n'eſt pas tellement attaché à la perſonne de l'Amiral, qu'il ne paſſe à tout Officier général commandant en chef une eſcadre de vingt vaiſſeaux de guerre. De ces quatre fanaux, trois doivent être ſur la poupe, & le quatrieme à la hune. Art. 12. Tout cela avoit déjà été ainſi preſcrit par le Réglement du 9 ou 12 Juillet 1670.

Les pavillons des vaiſſeaux marchands ſont réglés par le titre 3 de la même Ordonnance. L'article 1 porte, relativement audit Réglement de 1670, & à l'Ordonnance du 9 Octobre 1661, que l'enſeigne de pouppe ſera bleue avec une croix blanche traverſante, & les Armes de Sa Majeſté ſur le tout. L'art. ajoute néanmoins ou telle autre diſtinction qu'ils jugeront à propos, pourvu que leur enſeigne de pouppe ne ſoit pas entierement blanche.

Les articles 2 & 3 contiennent une exception en faveur du Commandant des vaiſſeaux qui feront le commerce en Eſpagne, ou qui iront en flotte.

Par l'art. 4, il eſt réglé que les vaiſſeaux marchands pourront les jours de fêtes & de réjouiſſance être parés de flammes & autres ornements de toutes couleurs, excepté le blanc. Le Réglement déjà cité du 9 ou 12 Juillet 1670, & ladite Ordonnance du 9 Octobre 1661, avoient auſſi déjà déclaré que le pavillon blanc étoit réſervé pour les ſeuls vaiſſeaux de Roi. Cependant l'uſage du pavillon blanc a toujours continué dans les navires marchands, & actuellement on n'y en voit pas d'autre.

Par Ordonnance du 23 Février 1692, il eſt permis aux pataches & autres bâtiments prépoſés pour veiller à la conſervation des droits du Roi, de porter pavillon blanc ſur l'arriere.

La police du havre de la Rochelle eſt que chaque jour de Dimanche & Fête les vaiſſeaux du port, ſoit François ou étrangers, doivent avoir leur pavillon & être pavoiſés. On l'ordonne auſſi, même avec des ornements extraordinaires aux jours de réjouiſſance publique. Ordonnance de ce Siege au ſujet de la naiſſance de Monſeigneur le Dauphin, du 19 Septembre 1729, d'après pluſieurs autres exemples.



ARTICLE VIII.

LOrsqu'il sera près de notre personne, les ordres que nous envoyerons à nos armées navales lui seront communiqués.

C'Est la confirmation de la disposition de l'article 9 du Réglement du 12 Novembre 1669, à cela près qu'il n'est pas ajouté ici, que l'Amiral pourra joindre aux ordres du Roi ses lettres, pour en donner avis, parce qu'en effet cela seroit superflus.

Et voilà tout ce qui est resté à l'Amiral de l'autorité qu'il avoit autrefois sur les armées navales, dont il dirigeoit les opérations, & qu'il commandoit en personne ou par ses Lieutenants; toutefois sous les ordres du Roi, dont il étoit seul le Ministre en cette partie.

Pour ce qui est des ordres du Roi concernants les Amirautés, ils sont encore aujourd'hui adressés à l'Amiral comme ils l'ont été de tout temps pour les faire exécuter; à l'effet de quoi il y met son attache avec injonction aux Officiers de l'Amirauté de s'y conformer & de tenir la main à leur exécution; ce qui n'empêche pas néanmoins que le plus souvent, ces mêmes ordres ne leur soient aussi intimés directement de la part du Ministre & Secrétaire d'Etat ayant le département de la marine.

Ce n'est pas au reste, aux seuls Officiers de l'Amirauté que l'Amiral enjoint de faire exécuter les ordres du Roi, les Arrêts du Conseil, les Ordonnances particulieres & les Réglements; il fait les mêmes injonctions, suivant la nature des ordres, aux Intendants de la marine & aux Commissaires aux classes, & lorsqu'il s'agit de déclaration de guerre, l'injonction s'étend alors à toutes les personnes dont les fonctions ont du rapport à la marine.

ARTICLE IX.

LE dixieme de toutes les prises faites en mer *ou sur les greves sous commission & pavillon de France*, appartiendra à l'Amiral avec le dixieme *des rançons.*

LE dixieme des prises, est sans contredit un des plus anciens droits de l'Amiral, ou pour mieux dire, c'est un émolument attaché à sa charge dans l'instant même de sa création. Servin, tome 1 de ses plaidoyers, pag. 507, en attribue l'origine à une vieille coutume des Saxons, freres de nos premiers François.

Alors, & long-temps encore après, excepté les amendes, l'Amiral ne retiroit pas même d'autre émolument de sa charge, comme il résulte de l'art. 15 de l'Ordonnance de 1400.

Aussi

Aussi ce droit a-t-il été confirmé dans tous les temps pour aider l'Amiral à soutenir sa dignité & les dépenses considérables auxquelles elle l'engageoit ; car ses appointements n'excédoient pas anciennement la somme de 13000 livres.

La transaction du pénultieme Août 1377, dont il a été parlé sur l'art. 1 ci-dessus, est une preuve qu'il avoit perpétuellement joui de cet attribut, de même que l'ancien mémoire inséré par Fontanon à la suite du titre de l'Amiral art. 2, & depuis ce temps-là toutes les Ordonnances concernant la charge d'Amiral l'ont confirmé à l'envi.

A celle de 1400 déjà citée, on peut joindre celles de 1517, art. 3, & 13; de 1543, art. 38, de 1584, art. 54; le Réglement du 12 Novembre 1669, art. 5; cette présente Ordonnance; celle de 1689, liv. 22, tit. 2, art. 9, & titre 3, art. 4, avec tous les Réglements intermédiaires & postérieurs.

De sorte que ce droit de l'Amiral n'a jamais souffert la moindre interruption ni diminution, excepté vers la fin de la derniere guerre, que M. le Duc de Penthievre voulut bien d'abord le modérer, ensuite le relâcher en vue de favoriser & d'encourager les armements en course; en considération de quoi Sa Majesté par retour, s'obligea de le dédommager des profits de sa charge, dont il se privoit par un abandon aussi généreux, comme il sera observé sur l'article 32 du titre des prises. Depuis à l'occasion de la présente guerre, M. l'Amiral a bien voulu faire le même sacrifice pour le bien de l'Etat. Article premier de la Déclaration du 15 Mai 1756. Et quoiqu'il fût à présumer que cela ne tireroit pas à conséquence pour l'avenir, ce même droit si ancien & si souvent confirmé, a néanmoins été supprimé à perpétuité par Edit du mois de Septembre 1758, avec attribution toutefois aussi à perpétuité, à la charge d'Amiral, à titre d'indemnité annuelle d'une somme de 150000 livres, assignée sur les Fermes Générales unies & payables chaque année, à compter du premier Janvier 1759. Cet Edit sera rapporté sur ledit art. 32 du titre des prises, à la suite des autres monumens, qui après avoir perpétuellement confirmé ce même droit, n'avoient fait encore qu'en suspendre l'exercice.

Comme ce droit, tant qu'il n'étoit que suspendu, n'en subsistoit pas moins, il m'avoit paru indispensable de rappeller en détail de quelle maniere il avoit été autorisé & pratiqué dans tous les temps. Depuis sa suppression j'ai hesité si je conserverois ce détail, ou si je le retrancherois : mais ayant fait part de mon embarras à des personnes extrêmement judicieuses & éclairées, leur sentiment a été que je devois le laisser, & qu'on le verroit avec plaisir, du moins comme un trait historique.

En me conformant à cet avis, j'observe donc qu'aux termes de cet article, ce droit de dixieme étoit dû de toutes les prises légitimement faites en mer ou sur les greves, sous commission & pavillon de France, ce qui s'entendoit aussi-bien des prises faites par les vaisseaux du Roi que de celles faites par les particuliers; & ce qui ne permet pas d'en douter, c'est l'Ordonnance de 1689, ci-dessus citée.

Il en étoit de même des prises faites par les Galeres du Roi, le dixieme en appartenoit également à l'Amiral, à l'exclusion du Général des Galeres. Déclaration du Roi du 26 Février 1558. Les provisions d'Amiral du Levant, accordées le 29 Janvier 1573, au Maréchal de Tavanes, y sont conformes, de

même que le Jugement du 23 Août 1696, au sujet du vaisseau le Vangarsion, & celui du 5 Octobre 1702, concernant le vaisseau de guerre Hollandois nommé la Licorne; tous deux vaisseaux pris par les Galeres du Roi.

Il n'y a eu d'exception à cela que par rapport aux vaisseaux de guerre que le Roi retient pour son service du nombre de ceux pris par ses vaisseaux, avec leurs apparaux, artillerie & munitions. C'est-à-dire que M. l'Amiral n'avoit point le dixieme de leur estimation, mais il le prenoit sur les marchandises trouvées sur ces mêmes vaisseaux; ce qui comprend l'argent monnoyé, les pierreries, &c. & généralement sur-tout ce qui se vend de ces prises. Cela fut ainsi réglé en 1703, entre le Roi & feu M. le Comte de Toulouse, par un droit nouveau; car auparavant le dixieme de l'estimation de tout ce qui étoit retenu pour le service du Roi, étoit payé à M. l'Amiral, pour la raison que les Ordonnances ne font aucune distinction. Réponse de M. le Comte de Toulouse, du premier Juillet 1703, à un mémoire qui lui fut présenté pour établir son droit & sa possession à ce sujet.

Mais cela ne regardoit que les vaisseaux de guerre, & nullement les flûtes & bâtiments de charge, dont le dixieme étoit dû à l'Amiral, quoique le Roi les retînt pour son service. Lettre de M. de Pontchartrain du 9 Janvier 1704; au sieur de Barilly, Commissaire-Contrôleur de la Marine au Port de l'Orient; & autre Lettre du même à M. le Comte de Toulouse, du 9 Avril de la même année. L'exception n'étoit pas non plus pour les simples Corsaires armés par les particuliers, parce que ce ne sont pas des vaisseaux de guerre, de sorte que le dixieme en étoit dû indistinctement à M. l'Amiral, quoique le Roi les retînt pour son service. Il y en a eu en ce Siege quelques exemples durant la derniere guerre.

Il y a eu aussi une exception en faveur de la Compagnie des Indes connue auparavant sous le nom de Compagnie des Indes Orientales; exception fondée sur ce que par l'Edit de son établissement du mois d'Août 1664, confirmé par la Déclaration du Roi du mois de Février 1685, Sa Majesté lui avoit accordé tous les droits utiles de souveraineté & tous droits de Justice & d'Amirauté dans les pays de sa concession, avec déclaration que les prises faites par ses vaisseaux au-delà de la Ligne lui appartiendroient, & seroient jugées par les Juges qu'elle auroit établis sur les lieux, & en cas d'appel, par le Conseil souverain de Pondichery.

Mais cette exception n'a eu lieu que pour les prises faites au-delà de la Ligne, & nullement pour celles faites en deçà de la Ligne, pour raison desquelles la Compagnie étoit sujette au dixieme de M. l'Amiral conformément à la présente Ordonnance. Ainsi jugé par Arrêt du Conseil d'Etat du 26 Novembre 1707. C'étoit un des chefs du procès qui subsistoit depuis plus de vingt ans entre feu M. le Comte de Toulouse, Amiral, & les Directeurs de la Compagnie. Ils succomberent en plein sur les deux autres chefs, concernans l'exemption qu'ils s'attribuoient de prendre des congés de M. l'Amiral pour leurs vaisseaux qu'ils envoyoient des ports de France dans les pays de sa concession, ou des commissions pour ceux qu'ils armoient en guerre; & le privilege en vertu duquel ils prétendoient que les Capitaines de leurs vaisseaux n'étoient point obligés à leur arrivée de faire leur rapport au Greffe de l'Amirauté, ni leurs écrivains d'y remettre les minutes des inventaires,

teſtaments, informations & autres procédures qu'ils auroient faites durant le voyage.

Depuis cet Arrêt du Conſeil, il eſt intervenu une Déclaration du Roi du 3 Septembre 1712, qui a rendu à M. l'Amiral ſon droit de dixieme ſur les priſes ſans aucun partage avec ladite Compagnie, ni exception en ſa faveur, dès que le temps du privilege de ſa conceſſion ſeroit expiré, & cela quoiqu'elle obtint dans la ſuite le renouvellement de ſon privilege. Cette Déclaration eſt trop honorable à la charge d'Amiral, & trop intéreſſante, pour la paſſer ici ſous ſilence.

DECLARATION DU ROI,

Portant que la Compagnie des Indes Orientales jouira pendant le temps qui reſte à expirer de ſon privilége, du dixieme des priſes dans les pays de ſa conceſſion, après lequel temps, ce droit appartiendra à l'Amiral de France.

Donnée à Fontainebleau le 3 Septembre 1712.

LOUIS, par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre : A tous ceux qui ces préſentes lettres verront : Salut. La charge d'Amiral de France a toujours été regardée, tant lors de ſon premier établiſſement que depuis, comme une des principales & des plus importantes charges de la Couronne : c'eſt pourquoi les Rois, nos prédéceſſeurs, par leurs Ordonnances, Edits & Déclarations, notamment des 6 Novembre 1411, Octobre 1480, des mois de Juillet 1517 & 1543; Mars 1584 & Mars 1586; & Nous à leur exemple par nos Edits & Réglements du mois de Novembre 1669 pour le rétabliſſement de la charge d'Amiral & par Ordonnance de la Marine du mois d'Aout 1681, avons rétabli & confirmé les titres, prérogatives, fonctions & droits de lad. charge d'Amiral, de la maniere qui nous a paru la plus ſolide & la plus conveable au bien de notre ſervice, à la dignité de ladite charge, & à l'intention que nous avons toujours eu de faire connoître à tout le monde que les fonctions, droits & pouvoirs de ladite charge doivent être reconnus & exercés non-ſeulement dans toutes les mers & pays maritimes ſoumis à notre domination ; mais encore dans toutes les autres mers & peuples plus éloignés ou peuvent & pourront à l'avenir pénétrer nos vaiſſeaux & ceux de nos ſujets, armées & navigeans ſous commiſſion & pavillon de France en corps d'armée ou autrement pour quelque entrepriſe & expédition que ce puiſſe être, ſoit de guerre, ſoit de commerce, & c'eſt ſur ce fondement & ſur ces principes que nous avons toujours ſoutenu & favoriſé les droits & fonctions de ladite charge d'Amiral contre les entrepriſes des particuliers qui prétendoient l'uſurper ; c'eſt pourquoi nous avons défendu par notre Ordonnance de 1681, à tous Seigneurs riverains & autres de ſe dire Amiraux patrimoniaux dans leur terres, & par Arrêt du Conſeil du 14 Mars 1695, Nous avons fait défenſes au Gouverneur, Lieutenant-Général, & à tous autres Officiers des Colonies de l'Amérique de donner à l'avenir des commiſſions pour venir en mer ni exiger ſous ce prétexte, le dixieme des priſes faites ou à faire ſur les ennemis de l'Etat en vertu deſdites commiſſions ou autrement ; mais la Compagnie des Indes Orientales Nous ayant repréſenté, qu'en vertu de ſon don d'établiſſement du mois d'Août 1664, les vaiſſeaux qu'elle employe à faire le commerce dans les pays de ſa conceſſion, ont été exemptés de tous droits d'Amirauté, & que dans cette exception général il y avoit lieu de comprendre l'exemption particuliere du dixieme qui eſt dû à l'Amiral de France, ſur toutes les priſes faites ſous commandement & pavillon de France ; ladite Compagnie Nous ayant de plus fait repréſenter le mauvais état de ſes affaires & l'impoſſibilité de continuer ſon commerce ſi elle étoit aſſujettie à payer ce droit de dixieme, Nous lui en aurions accordé l'exception par l'Arrêt de notre Conſeil du ſept Novembre 1707, ſur toutes les priſes faites ou à faire dans les pays de ſa conceſſion, & durant le temps de ſon

privilege. Depuis elle nous auroit encore supplié d'ordonner que cette décharge du droit de dixieme auroit également lieu pour les prises faites & à faire par les vaisseaux de ceux avec lesquels elle a traité de la permission d'armer & naviger en son lieu & place dans les mers & pays de sa concession, & elle nous auroit à cet effet présenté sa Requête, dont ayant ordonné la communication à l'Amiral de France, il nous auroit représenté qu'étant comme il a toujours été prêt de sacrifier ses biens & sa personne à tout ce qui peut contribuer au bien de notre service & de l'Etat, il consent très-volontiers pour ce qui regarde son intérêt particulier & personnel à la grace que demande la Compagnie des Indes orientales, nous suppliant seulement pour l'intérêt & l'honneur de la charge d'Amiral que nous lui avons confiée de lui donner en cette occasion & au public de nouvelles marques & assurances que notre intention n'est & n'a jamais été de restreindre ni diminuer l'étendue des droits du dixieme que nous déclarons appartenir à la charge d'Amiral de France, en vertu des Ordonnances de nos prédécesseurs Rois & des nôtres sur toutes les prises qui se font par nos vaisseaux ou ceux de nos sujets en quelque occasion, par qui & en quelque lieu que ce soit; & comme sur le même prétexte d'exemption, attribuée à ladite Compagnie dans ce même Edit, elle auroit en différentes occasions prétendu qu'elle, ou au moins ceux qui lui est permis de nommer & présenter pour être commis à l'exercice des fonctions de Juges, peuvent, sans avoir pris la nomination de l'Amiral, connoître des causes maritimes, ce qui est entierement opposé aux dispositions précises desdites anciennes Ordonnances, Edits, Déclarations & à notre intention. A CES CAUSES & autres, à ce nous mouvans, de l'avis de notre Conseil qui a vu lesdites Ordonnances, Edits & Déclarations donnés par les Rois nos prédécesseurs & nous, concernant tant la charge d'Amiral de France, que l'établissement de la Compagnie des Indes Orientales, les Arrêts de notre Conseil des 14 Mars 1695 & 26 Novembre 1707, le premier contre le Gouverneur des Isles de l'Amérique, & le second en faveur de la Compagnie des Indes Orientales; de notre certaine science, pleine puissance & autorité royale, nous avons par ces présentes signées de notre main, dit & déclaré, disons & déclarons; voulons & nous plaît, que l'Amiral de France continue de jouir, comme il a jusqu'à présent, bien & duement joui ou dû jouir de tous les honneurs, prérogatives, droits & fonctions attribués à sa charge d'Amiral, ce faisant qu'à l'avenir les Juges qui seront nommés pour exercer la Justice dans les établissements des Indes orientales, ne pourront connoître des causes maritimes sans en avoir pris à cet effet la nomination de l'Amiral de France, conformément au Réglement particulier, qui sera fait sur ce sujet; qu'à l'égard du droit de dixieme, il appartiendra, comme il a toujours appartenu, à l'Amiral de France, sur toutes les prises & rançons qui se feront en quelques mers, ports & autres lieux que ce puisse être dans l'étendue ou hors l'étendue de notre domination par nos vaisseaux ou ceux de nos sujets, armés ou équipés sous commission & pavillon de France, sans qu'à l'avenir aucun particulier ni aucune compagnie établie & à établir puisse prétendre l'exemption dudit droit de dixieme ni alléguer les Edits & Déclarations faits sur ce sujet, auxquels nous avons dérogés & dérogeons, & moins encore prétendre que cette exemption de dixieme puisse être comprise dans les termes généraux d'exemption des droits d'Amirauté, dans lesquels nous déclarons que les droits particulierement attachés à la charge d'Amiral, notamment celui du dixieme, ne doivent jamais être réputés compris, comme nous n'avons jamais entendu les y comprendre, voulons néanmoins, & ce du consentement de l'Amiral de France, que la Compagnie des Indes orientales jouisse pour le temps qui reste à expirer de son privilege, tant pour le passé que pour l'avenir & dans les pays de sa concession seulement, de l'exception desdits droits de dixieme des prises qui y ont été & seront faites au-delà de la Ligne par les vaisseaux qui seront armés, soit par ladite Compagnie, soit par ceux auxquels elle a cédé ou pourra ci-après céder le droit & privilege d'équiper, armer & naviguer pour elle dans les domaines & pays de sa concession, même que ladite Compagnie jouisse & profite du dixieme des prises qui ont été ou seront faites par lesdits vaisseaux, & ce pourvu que lesdits vaisseaux soient partis avant la fin du mois de Mars 1715, lequel temps passé, déclarons ladite décharge & exemption du droit de dixieme, & la faculté d'en jouir & profiter nulle & de nul effet: Déclarons que par ces termes d'exemption de droit d'Amirauté compris dans l'Edit du mois d'Août 1664, non plus que par l'Arrêt de notre Conseil du 26 Novembre 1707, nous n'avons entendu déroger à ce qui est porté par les Ordonnances, Edits & Déclarations des Rois nos prédécesseurs & de nous, en ce qui regarde le droit

de dixieme appartenant à l'Amiral de France, & que la décharge dudit droit accordée par ces présentes à ladite Compagnie des Indes orientales du consentement dudit Amiral, ne pourra tirer à conséquence pour aucune autre compagnie établie & à établir, pas même pour ladite Compagnie des Indes orientales en cas de renouvellement ou de prorogation de son privilége au delà du temps porté par notre Edit du mois d'Août 1664 : Si donnons en mandement à nos amés & féaux les Conseillers les gens tenant notre Cour de Parlement de Paris, que ces présentes ils ayent à faire registrer, & le contenu en icelle garder & observer selon leur forme & teneur. Car tel est notre plaisir; en témoin de quoi nous avons fait mettre notre Scel à cesdites présentes. Donné à Fontainebleau le troisieme jour de Septembre, l'an de grace 1712, & de notre Regne le soixante-dixieme. *Signé* LOUIS. Et plus bas, par le Roi, PHELYPEAUX.

Ou sur les greves. Les prises sur les greves, s'entendent non-seulement des vaisseaux ennemis qui s'échouent à dessein d'éluder la poursuite & la chasse qui leur est donnée; mais encore les prises qui se font à terre en cas de descente de quelque nature que soient les effets, & des vaisseaux pris, saisis & arrêtés dans les ports du Royaume.

Par rapport aux prises qui se font en cas de descente, soit par voie de siege ou autrement, nul doute, puisque c'est une conquête faite à la suite, & en conséquence d'une expédition maritime, & que l'art. 5 du Réglement de 1669 fait à l'occasion du rétablissement de la charge d'Amiral, énonce précisément les conquêtes faites à la mer, d'après l'Ordonnance de 1543, art. 38, & celle de 1584, art. 54. Dispositions auxquelles le présent article se ressere essentiellement.

Aussi cela n'a-t-il jamais fait aucune difficulté, & en conséquence par jugement du 29 Juin 1696, le dixieme de tous les effets enlevés du fort de Gambie pris par le sieur de Gennes, fut adjugé à M. l'Amiral. Pareil Jugement du 25 Octobre 1697 au sujet des effets provenants de la prise de la ville de Carthagene par M. de Pointis, effets qui valoient environ douze millions, & dont le dixieme fut aussi adjugé à M. l'Amiral.

Quant aux vaisseaux ennemis arrêtés dans les ports du Royaume & confisqués ensuite, quoiqu'il y eût ce semble lieu de douter que le dixieme en appartînt à M. l'Amiral, ne s'agissant pas d'une expédition maritime faite *sous commission & pavillon de France*, il lui a néanmoins été attribué par Jugements des 13 Février 1697, & 31 Octobre 1703. Par Arrêt du Conseil du 25 Janvier 1699, les Juges & Consuls de Bordeaux ayant pris connoissance de la saisie du navire *le Soleil* d'Amsterdam, faite dans le port de Bordeaux, l'affaire fut évoquée au Conseil & renvoyée devant M. l'Amiral & les Commissaires établis pour le jugement des prises; ce qui étoit préjuger la question en faveur de M. l'Amiral.

La raison de cette derniere décision est sans doute, que ces sortes de saisies qui ont trait à confiscation, ne se font jamais que par représailles, & qu'il est de regle que le dixieme des prises qui se font en vertu de lettres de représailles, est dû à l'Amiral tout comme des prises faites en pleine guerre.

C'est la disposition formelle de l'Ordonnance du mois d'Août 1582, & en cela elle n'attribua pas un droit nouveau à l'Amiral, elle ne fit que déclarer que ce droit lui avoit toujours appartenu. Les termes dans lesquels elle est conçue ne permettent pas d'en douter, les voici : *Et d'autant que ci-devant plusieurs ont voulu révoquer en doute les droits appartenants audit état d'Amiral*,

combien qu'ils soient assez suffisamment déclarés ; nous déclarons de nouveau, pour ôter toute ambiguité, que de toutes les prises bien & duement faites sur mer, & même de toutes les prises faites en exécutant nos Lettres-patentes en forme de représailles, octroyées ou à octroyer, *le dixieme en appartiendra à notredit beau-frere....... tout ainsi que des autres prises faites en guerre.*

Aussi Honorat de Savoie, Marquis de Villars, Amiral de France, étoit-il en possession de ce droit sur les prises faites par représailles, même avant cette Ordonnance du mois d'Août 1582; comme il résulte de l'enrégistrement fait à l'Amirauté de Paris d'une quittance par lui donnée le 13 Février 1574, au sieur René Ladomer, Capitaine des vaisseaux du Roi dans la marine du Ponent, pour raison du dixieme d'une prise faite par ledit sieur Ladomer, sur les Portugais, en vertu de Lettres de représailles.

Mais savoir si le dixieme est dû des prises faites en conséquence de Lettres de représailles que le Roi accorde aux particuliers pour leur intérêt personnel? V. le titre des représailles, *infrà*, art. 5.

Le dixieme étoit aussi dû à M. l'Amiral, dans le tiers du droit de recousse. Pour entendre ceci, il faut observer qu'aux termes de l'article 8, du tit. des prises, si un vaisseau François pris par les ennemis n'est repris sur eux qu'après vingt-quatre heures, il est de bonne prise au profit de celui qui l'a repris; mais si c'est dans les vingt-quatre heures, alors celui qui l'a repris n'y peut prétendre que le tiers pour droit de recousse. Or c'est de ce tiers qu'il revenoit le dixieme à l'Amiral, puisque c'est un profit procédant réellement d'une prise faite sur l'ennemi à qui on a fait lâcher prise.

Par cette raison le dixieme étoit dû quoique la reprise fût faite par un vaisseau du Roi; mais comme en pareil cas Sa Majesté, qui ne veut pas profiter du malheur de ses sujets, est dans l'usage de rendre toute la prise aux propriétaires sans en rien retenir, M. l'Amiral usoit aussi de la même générosité pour son dixieme; mais enfin c'étoit une grace dont il étoit absolument le maître, & aux surplus elle n'influoit jamais sur les reprises faites par les particuliers, attendu qu'à leur égard c'est un profit qu'ils font sur les propriétaires du vaisseau repris, & qu'ainsi ils ne pouvoient avoir ce profit provenant de la course, qu'à la charge d'en payer le dixieme à l'Amiral. V. l'art. 8. tit. des prises.

Au reste le dixieme étoit dû à M. l'Amiral aussi-bien des prises menées aux Isles françoises de l'Amérique que de celles qui étoient amenées dans les ports du Royaume, sans que les Gouverneurs généraux des Isles y pussent rien prétendre, ni donner aux Armateurs aucune commission en guerre. Ainsi jugé contre M. le Comte de Blenac, par l'Arrêt du Conseil du 14 Mars 1695 déjà cité sur l'art. 1 du présent titre, avec défenses audit sieur Comte de Blenac & tous autres Gouverneurs & Officiers desdites Isles d'y prétendre aucun droit d'Amirauté, sous quelque prétexte & pour quelque cause que ce fût.

Des rançons. Quelquefois une prise embarrasse, ou parce qu'elle ne vaut pas la peine d'être conduite dans un port, ou parce qu'en la gardant elle gêneroit la course; alors on la rançonne de concert avec le Capitaine pris, moyennant une somme qu'il promet payer, & dont il donne sa promesse par écrit qui s'appelle billet de rançon, avec un ôtage pour répondre du payement, & en même temps le Capitaine preneur lui délivre un certificat de

rançon à la faveur duquel il continue son voyage sans pouvoir ensuite être repris.

Ces rançons étoient donc sujettes au dixieme de l'Amiral comme les prises, parce qu'en effet les rançons tiennent lieu de la valeur des vaisseaux pris & les représentent.

Il y a aussi la rançon des prisonniers de guerre pour le rachat de leur liberté, le dixieme en étoit dû tout de même à l'Amiral; art. 18 de l'Ordonnance de 1400; art. 3 de celle de 1517; art. 5 de celle de 1543, & art 56 de celle de 1584. Pour la maniere d'exercer le dixieme de la part de M. l'Amiral, voir l'art. 32 du titre des prises.

Commissions. Si une prise étoit faite sans commission en guerre, quoique sous pavillon François & avec congé pour naviger, au lieu du dixieme, la prise appartiendroit pour le tout à l'Amiral, sans que le preneur y eût aucune part, les preuves de cette décision seront rapportées sur l'art. 1 du titre des prises.

Il est singulier qu'à l'occasion du dixieme de l'Amiral sur les prises, le Commentateur ait rappellé, d'après l'auteur de la Jurisdiction de la marine page 535 ou 449, l'exemple d'Abraham qui offrit à Melchisedech le dixieme du butin qu'il avoit fait sur ses ennemis; des Romains qui en faisoient offrande à leurs faux Dieux, & des anciens Gaulois qui l'offroient au Dieu Mars; car enfin quel rapport tout cela a-t-il avec le dixieme dû à l'Amiral?

Voici une anecdote qui mérite de trouver place ici. Jacques second, Roi d'Angleterre, détrôné par le Prince d'Orange son gendre, ayant trouvé un asyle en France, donna à quelque-uns de ses sujets, des commissions en guerre qui firent des prises. Il s'éleva à cette occasion une difficulté par rapport au dixieme de ces prises; M. l'Amiral prétendant qu'il lui étoit dû comme ayant seul le droit de délivrer dans le Royaume des commissions en guerre. Sur les représentations qu'il fit au Roi à ce sujet, Sa Majesté ne voulut point décider alors; mais on en parla au Roi d'Angleterre, qui cessa dès-lors de donner de ces commissions. Cependant la difficulté subsistoit toujours pour le dixieme des prises faites. L'affaire portée au Conseil on se trouva embarrassé, & l'on prit le parti, par Arrêt du Conseil du 6 Mai 1694, d'ordonner que le dixieme seroit mis en séquestre; mais le Roi d'Angleterre insistant toujours sur ce que le dixieme lui appartenoit, attendu que les prises avoient été faites en vertu de ses commissions; Sa Majesté, par Arrêt définitif du 22 Novembre audit an 1694, adjugea au Roi d'Angleterre le dixieme de la prise qui étoit en contestation. Sur quoi M. l'Amiral, pour prévenir une pareil décision sur les autres prises, fit demander à l'Agent du Roi d'Angleterre un mémoire de ses autres prises, & consentit que le dixieme lui en fût remis sans nouvelle décision.



ARTICLE X.

LUI appartiendront auffi toutes les amendes adjugées aux Sieges particuliers, & la moitié de celles qui feront prononcées aux Tables de Marbre.

L'Attribution des amendes à l'Amiral, eft d'auffi ancienne date que celle du dixieme des prifes; & dès le commencement, la diftinction que fait cet article entre les amendes adjugées dans les Sieges particuliers, & celles prononcées aux Tables de Marbre, a été admife fans qu'elle ait fouffert depuis aucune variation. Ancien mémoire des droits de l'Amiral inféré dans Fontanon, *fol.* 1616, art. 7; Ordonnance de 1400, art. 15; de 1517, art. 12; de 1543, art. 4, & de 1584, art. 12; difpofition confirmée par l'art. 4 du Réglement du 12 Novembre 1669, & par le préfent article.

Cependant notre Ordonnance reconnoît des Sieges généraux d'Amirauté qui ne font pas Table de Marbre; (car il n'y en a que deux de cette efpece, favoir, celui de Paris & celui de Rouen; celui qui avoit été établi à Bordeaux par Edit du mois d'Avril 1691, ayant été fupprimé par un autre Edit du mois de Janvier 1692, & celui qui avoit été établi tout de même à Rennes ayant été auffi fupprimé par l'Edit du mois de Mai 1711) & ces Amirautés générales font diftinguées des particulieres pour la réception des Officiers par l'article 2, titre 3, ci-après. Notre article néanmoins ne dit rien des amendes qui y feront prononcées, fur quoi on peut demander fi elles doivent appartenir pour le tout à l'Amiral, ou pour moitié feulement, à l'exemple de celles qui font adjugées aux Tables de Marbre; mais il faut répondre fans héfiter, qu'il en eft à cet égard comme des Amirautés particulieres, n'y ayant d'exception abfolument que pour les Tables de Marbre. Ce qui eft conforme au refte aux anciennes Ordonnances qui viennent d'être citées, principalement à celles de 1543 & de 1584, qui adjugent à l'Amiral les amendes en plein prononcées dans les Sieges de premiere inftance, en un mot autres que les Tables de Marbre.

Au furplus, à cela près uniquement que les Officiers des Amirautés générales, doivent être reçus au Parlement, ce qui eft indifpenfable, puifque les appellations de leurs jugemens font portées directement au Parlement, ces Amirautés ne different en rien des Amirautés particulieres, & n'ont aucun avantage fur elles. Auffi aux termes de l'article 1 du titre 13, leurs jugements ne font-ils exécutoires que pour la même fomme, & de la même maniere que le font ceux des Amirautés particulieres, avec lefquelles elles font confondues dans ledit article comme dans celui-ci. Ainfi nulle diftinction à faire tout de même pour les amendes qui y font prononcées.

Il y a plus, & il eft vrai de dire même, à la vue de l'Edit de 1711, qu'il n'y a plus d'Amirautés générales que les deux Sieges de Table de Marbre, & que toutes les autres Amirautés ne font que des Sieges particuliers, avec cette feule

différence

différence, que de ces Amirautés les unes relevent nuement au Parlement, & les autres aux Tables de Marbre de leur ressort. Si l'on peut y ajouter quelqu'autre prérogative, c'est que le premier Officier des unes a droit de se dire Lieutenant-général, & que celui des autres ne prend que la qualité de Lieutenant simplement, ou de Lieutenant particulier ; mais la distinction est vaine & frivole dès qu'il n'y en a aucune dans le pouvoir & l'autorité, excepté l'adresse des lettres de rémission, *infrà*, art. 12 du titre suivant.

Une observation importante à faire, est que cet article ne fait point mention des confiscations, tandis que l'article 4 du Réglement de 1669 les fait marcher d'un pas égal avec les amendes ; ce qui fait naître deux questions ; la premiere, si l'omission faite dans cet article a pu donner atteinte au droit de confiscation acquis à l'Amiral, tant par ledit article 4 du Réglement, que par l'article 30 de l'Ordonnance du mois de Mars 1584. La seconde, si en interprétation dudit article 4, la confiscation ne doit appartenir pour le tout à l'Amiral que lorsqu'elle est prononcée dans une Amirauté particuliere, ou à l'occasion d'un délit commis dans une Amirauté particuliere.

La premiere question est facile à décider. 1°. une simple omission dans une loi postérieure, n'est pas capable d'enlever à quelqu'un un droit qui lui est formellement acquis par une loi antérieure ; il faudroit pour cela une dérogation à ce droit, si-non expresse, du moins génerale. Or on ne voit point qu'il soit déclaré dans tout ce titre de l'Ordonnance, que l'Amiral ne jouira pas d'autres droits que ceux qui y sont exprimés.

2°. Si cet article ne parle pas de confiscation, l'omission est réparée par l'art. 1 du titre 10 ci-après, qui ordonne précisément la confiscation de tout vaisseau qui sortira d'un port du Royaume sans congé de l'Amiral. Or cette confiscation ne pouvant être qu'au profit de l'Amiral à raison du mépris de l'autorité attribuée à sa charge; il est évident que cette Ordonnance loin d'avoir dérogé tacitement au droit de confiscation acquis à l'Amiral par l'article 30 de l'Ordonnance de 1584, & par l'article 4 dudit Réglement de 1669, l'a confirmé au contraire, si-non de la maniere la plus formelle, au moins équivalemment, à joindre que la confiscation est une suite & une dépendance du droit de Jurisdiction.

A l'égard de la seconde question, l'article 4 du Réglement de 1669, ne décide pas assez clairement qu'il en sera des confiscations comme des amendes, pour qu'on en doive conclure, que les confiscations prononcées aux Tables de Marbre n'appartiendront que pour moitié à l'Amiral, au préjudice de l'art. 30 de l'Ordonnance de 1584 & de l'art. 1 du titre 10 ci-après, qui en ne parlant d'aucun partage du profit de la confiscation, l'attribuent évidemment en entier à l'Amiral.

Au surplus ce qui leve tout doute sur ces deux questions, ce sont les décisions intervenues depuis notre Ordonnance.

La premiere est un Arrêt du Conseil du 13 Décembre 1687, portant que conformément à ce Réglement de 1669, l'Amiral jouira des confiscations adjugées pour cause dont la connoissance appartient aux Juges de l'Amirauté, & qui en conséquence adjugea à l'Amiral les onze cens sequins confisqués, avec les amendes en entier qui avoient été prononcées.

La seconde est un autre Arrêt du Conseil du 29 Juillet 1702, confirmé par

Lettres-patentes du 7 Septembre audit an 1702 ; lequel Arrêt a ordonné pareillement qu'à l'avenir dans toutes les affaires de la compétence des Juges de l'Amirauté, en quelque Jurisdiction que le renvoi en soit fait pour être jugées, les amendes & confiscations seront prononcées au profit de l'Amiral comme lui appartenant à cause de sa charge. Ces deux Arrêts infirmatifs des Jugements rendus au préjudice du droit de M. l'Amiral, par M. le Bret, Intendant de Provence, en vertu d'Arrêts d'attribution. Dans l'espece du dernier, il étoit question de deux cens cinquante écus transportés en fraude par un marchand de Marseille, à Smirne.

La troisieme est encore un Arrêt du Conseil du 20 Mars 1703, d'autant plus remarquable qu'il a été rendu contradictoirement entre les Officiers de l'Amirauté de Calais & les Juges des Traites de la même Ville. Il s'agissoit d'un boucaud de muscade déchargé d'un navire, & entré en fraude, qui avoit été saisi par les uns & les autres ; & il fut ordonné que la Sentence de l'Amirauté qui confisquoit ce boucaud au profit de M. l'Amiral, seroit exécutée selon sa forme & teneur.

La quatrieme & derniere est aussi un autre Arrêt du Conseil du 23 Janvier 1706, qui a adjugé à M. l'Amiral la confiscation d'une prise faite sans commission en guerre de sa part, sans avoir égard à la réclamation qui en étoit faite au profit de Sa Majesté par le Procureur du Roi.

Il s'agissoit du vaisseau *le Succès*, de Lima, richement chargé. La confiscation en avoit été ordonnée en faveur de M. l'Amiral au Conseil des prises ; le Procureur du Roi en avoit fait appel prétendant que c'étoit au Roi que la confiscation appartenoit.

Une circonstance extrêmement intéressante à ce sujet, c'est que l'Arrêt alloit passer contre M. l'Amiral ; mais le Roi étant informé qu'à une voix près les avis étoient partagés, jugea en faveur de M. l'Amiral. Ce n'est pas la premiere fois que ce grand Prince a décidé contre ses propres intérêts ; dès qu'il voyoit que son droit souffroit de la difficulté & qu'il éprouvoit de la contradiction, il donnoit aussi-tôt gain de cause à sa partie.

De tout ceci il s'ensuit, non-seulement que la confiscation ordonnée par l'art. 1 du tit. 10 ci-après, ne peut regarder que M. l'Amiral ; non-seulement aussi que la confiscation d'une prise faite sans commission en guerre de l'Amiral lui appartient tout de même plutôt qu'au Roi ; mais encore que toute confiscation prononcée dans une cause de la compétence de l'Amirauté, est également au profit de l'Amiral & sans partage avec le Roi, qu'elle ait été ordonnée dans une Amirauté générale ou particuliere, ou par une commission avec Arrêt d'attribution, même sans y appeller les Officiers d'Amirauté ; parce qu'il suffit que l'affaire ou le délit soit réellement de la compétence de l'Amirauté. De maniere qu'en cette partie il n'est point question de se regler sur la loi portée au sujet des amendes pour attribuer la moitié de la confiscation au Roi sous prétexte que l'affaire seroit de la compétence de la Table de Marbre, cette distinction n'ayant lieu que pour les amendes.

Il est pourtant vrai que les Lettres-patentes du 7 Septembre 1702, n'ont été enregistrées au Parlement le 16 Mars 1703, qu'avec cette restriction : *à la charge que la moitié des amendes & confiscations prononcées dans les Sieges des Tables de Marbre appartiendra au Roi.* Mais, par rapport aux confiscations,

la réserve est à bien dire superflue, puisqu'il ne peut naturellement y avoir lieu à la confiscation que pour un délit commis dans une Amirauté particuliere, autre en un mot qu'une Table de Marbre, dont par conséquent la Table de Marbre ne sauroit connoître en premiere instance, ni par appel, la matiere devant être poursuivie à l'extraordinaire.

Et cela s'entend, soit que la confiscation ait pour cause une contravention aux Ordonnances & Réglements concernants l'Amirauté & la navigation, soit qu'elle intervienne pour raison de marchandises de contrebande introduites par mer dans quelque port du Royaume, ou de marchandises prohibées embarquées sans permission du Roi, ou enfin d'un commerce fait dans un pays où il n'est pas permis d'aller.

Tout cela se faisant par mer, ce sont autant de délits de la compétence des Juges de l'Amirauté, comme il sera prouvé sur le titre suivant, art. 10; ce qui suffit pour fonder le droit de M. l'Amiral, quelque commission que le Roi établisse pour faire le procès aux prévaricateurs. Ces commissions au reste n'ont plus lieu qu'à la charge de juger avec les Officiers de l'Amirauté, ce qui confirme en même temps leur droit de Jurisdiction.

Cependant par un arrangement postérieur à toutes ces décisions, les amendes & confiscations en cas de saisie de marchandises prohibées, n'appartiennent plus à M. l'Amiral, le Roi s'en est réservé le produit, & l'a appliqué à son profit, ou à l'adjudicataire de ses fermes, par l'article 2 de l'Arrêt du Conseil du 25 Mai 1728; mais c'est à la charge par cet adjudicataire des fermes, de payer à M. l'Amiral pour indemnité & par forme d'abonnement, la somme de 20000 l. tous les ans, le premier Janvier de chaque année, conformément à la disposition de l'article 9, qui ajoute, *& sans qu'à cette occasion le Fermier puisse prétendre aucun droit sur les confiscations qui seront prononcées par les Officiers d'Amirauté, dans toutes affaires, de quelque nature que ce puisse être, qui ne regarderont pas directement les marchandises de contrebande ou prohibées, & la conservation des droits des Fermes.* De sorte que dans les affaires de la compétence de l'Amirauté, toutes les amendes & confiscations autres que celles concernant la contrebande, appartiennent comme auparavant à M. l'Amiral, & qu'à l'égard de celles-ci, il en reçoit l'équivalent au moyen de la composition suivant laquelle l'adjudicataire des fermes lui paye annuellement la somme de vingt mille livres.

Il y a encore pourtant une sorte de confiscation qui a été jugée dévolue au Roi seul à l'exclusion de M. l'Amiral; c'est celle des effets échoués ou naufragés appartenants aux ennemis de l'Etat. V. *infrà* l'art. 26 du titre des naufrages *in fine*.

Le payement des amendes se fait directement entre les mains du Receveur de M. l'Amiral, les Jurisdictions de l'Amirauté étant exceptées de la création des Offices de Receveurs & Contrôleurs des amendes, aussi-bien que des épices, avec décharge de droits y attribués. Arrêt du Conseil d'Etat du 8 Février 1710, confirmé par autre du 6 Novembre 1714. V. *suprà*, article 2.

ARREST
DU CONSEIL D'ÉTAT DU ROI,

Portant que conformément au Réglement du 12 Novembre 1669, Monsieur le Comte de Toulouse, Amiral de France, jouira des amendes & confiscations, & de tous autres droits de Justice dans tous les Sieges particuliers d'Amirauté, & de la moitié de ceux des Tables de Marbre ; & qu'en conséquence onze cens Sequins confisqués & les amendes prononcées contre le Dou & Reyne, seront payées audit sieur Amiral, comme aussi les confiscations & amendes adjugées depuis le jour de ses provisions.

Du treizieme Décembre 1687.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ETAT.

SUR la Requête présentée au Roi étant en son Conseil, par Louis-Alexandre de Bourbon, Comte de Toulouse, Amiral de France ; contenant que les nommés le Dou & Reyne s'étant exposés à faire un commerce de Sequins d'un faux coin & faux alloi, le Consul de la nation Françoise en Chypre, auroit fait saisir 1100 Sequins trouvés dans un bâtiment abordé à Chypre : de quoi le Procureur de Sa Majesté au Siege de l'Amirauté de Marseille ayant eu avis, il en auroit porté ses plaintes au Lieutenant dudit Siege & à Sa Majesté, laquelle auroit ordonné au sieur Morant, pour lors Intendant de Justice, Police & Finances en Provence, de prendre connoissance de cette affaire, & ensuite au sieur le Bret qui lui a succédé, lequel a rendu un Jugement audit Siege de l'Amirauté avec ledit Lieutenant & le nombre des Gradués porté par les Ordonnances, sur les conclusions dudit Procureur de Sa Majesté du 9 Septembre dernier, par lequel lesdits onze cens Sequins ont été acquis & confisqués, & lesdits le Dou & Reyne condamnés à des amendes au profit de Sa Majesté ; ce qui auroit obligé Nicolas Leglise, chargé du recouvrement des droits du Suppliant en Provence & Languedoc, de présenter Requête audit sieur le Bret, tendante à ce que lesdits onze cens Sequins lui soient délivrés, & les amendes consignées par lesdits le Dou & Reyne, ès mains dudit Siege de l'Amirauté lui soient payées, laquelle Requête ledit sieur le Bret a renvoyé à Sa Majesté, pour expliquer ses intentions, en sorte que ledit Suppliant, pour soutenir les droits atrribués à la charge d'Amiral, est obligé de représenter à Sa Majesté à l'égard de l'affaire particuliere, qu'elle est purement de la compétence de l'Amirauté privativement à tous autres Juges, suivant la disposition de toutes les Ordonnances, & nommément par l'article 10 du titre de la compétence des Juges de l'Amirauté, de l'Ordonnance de la Marine de l'année 1681, lequel porte que tous crimes & délits commis sur mer, ses ports, havres & rivages, seront jugés par les Officiers de l'Amirauté, celle dont est question y a été instruite & jugée à la diligence du Procureur de Sa Majesté audit Siege de l'Amirauté de Marseille ; & pour la jouissance des confiscations & amendes, le Réglement du 12 Novembre 1669, fait par Sa Majesté sur les pouvoirs, fonctions, autorités & droits de la charge d'Amiral de France, rétablie par Edit dudit mois, porte entr'autres choses, que le pourveu de la charge d'Amiral jouira des amendes, confiscations & tous autres droits de Justice dans tous les Sieges Particuliers d'Amirautés, & de la moitié dans ceux des Tables de Marbre : ce qui a été confirmé par l'Ordonnance de la Marine de ladite année 1681, à l'égard des amendes : & quoique le mot de confiscation ne soit point exprimé, celui d'amende emporte confiscation, & Sa Majesté n'a pas prétendu déroger par cette Ordonnance audit Réglement du 12 Novembre 1669, puisque le feu sieur Comte de Vermandois pourveu de cette charge, en a joui jusqu'à son décès, & que dans les commissions qui ont été expédiées

au sieur le Fouyn pour faire la recette des droits de ladite charge d'Amiral pour ledit feu sieur Comte de Vermandois & le Suppliant, les amendes & confiscations y sont exprimées, ce qui l'oblige d'avoir recours à Sa Majesté, à ce qu'il lui plaise ordonner qu'il jouira conformément audit Réglement du 12 Novembre 1669, des amendes, confiscations, & tous autres droits de Justice dans tous les Sieges particuliers d'Amirautés, & de la moitié de ceux de la Table de Marbre; en conséquence, que les onze cens Sequins confisqués, & les amendes prononcées contre lesdits le Dou & Reyne, par le Jugement rendu par ledit sieur le Bret, audit Siege de l'Amirauté de Marseille, le 9 Septembre dernier, seront payés audit Leglise, à ce faire les dépositaires contraints comme pour les deniers & affaires de Sa Majesté, à la charge par ledit Leglise d'en remettre le fonds ès-mains de son Trésorier; & à l'égard des confiscations & amendes adjugées pour causes dont la connoissance appartient aux Juges de l'Amirauté depuis le jour des provisions de ladite charge d'Amiral, ordonner qu'à la diligence de ses Procureurs, les Particuliers qui en ont fait le recouvrement, seront tenus d'en compter pardevant les sieurs Intendans & Commissaires départis, & d'en remettre le fonds ès-mains de son Trésorier. Veu ladite Requête, & Piéces y attachées, & oui le rapport du Sr. le Pelletier, Conseiller ordinaire au Conseil Royal, Contrôleur-général des Finances, LE ROI ÉTANT EN SON CONSEIL a ordonné & ordonne conformément au Réglement du 12 Novembre 1669, que le sieur Comte de Toulouse, Amiral de France, jouira des amendes, confiscations & de tous autres droits de Justice dans tous Sieges particuliers d'Amirautés, & la moitié de ceux des Tables de Marbre; & en conséquence, que les onze cens Sequins confisqués, & les amendes prononcées contre lesdits le Dou & Reyne, par le Jugement rendu par ledit sieur le Bret, au Siege de l'Amirauté de Marseille, le 9 Septembre dernier, seront payées audit Leglise, à ce faire les Dépositaires contraints comme pour les deniers & affaires de Sa Majesté, & moyennant ledit payement ils en demeureront bien & valablement déchargés, à la charge par ledit Leglise de remettre le fonds ès-mains du Trésorier dudit sieur Comte de Toulouse: & à l'égard des confiscations & amendes adjugées pour causes dont la connoissance appartient aux Juges de l'Amirauté, depuis le jour des provisions dudit sieur Comte de Toulouse, ordonne Sa Majesté, que les Particuliers qui en ont fait le recouvrement, seront tenus dans un mois du jour de la signification du présent Arrêt, de remettre ès-mains des sieurs Intendants & Commissaires départis dans les Provinces & Généralités où ils sont demeurans, des Etats certifiés véritables, aux peines de l'Ordonnance, des sommes qu'ils ont reçues, & des payements qu'ils ont faits; à ce faire contraints par les voies ci-dessus, pour être lesdits Etats envoyés audit Sieur le Pelletier, & sur le rapport qui en sera par lui fait à Sa Majesté, être ordonné ce qu'il appartiendra. FAIT au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Versailles le treizieme jour de Décembre mil six cens quatre-vingt-sept.

Signé, COLBERT.



ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT DU ROI,

ET LETTRES-PATENTES SUR ICELUI.

Qui reglent la compétence des Officiers de l'Amirauté du Royaume, & confirment le droit de l'Amiral de France sur les Amendes & Confiscations provenantes des affaires qui sont de la compétence desdits Officiers, en quelques Jurisdictions qu'elles puissent être renvoyées & jugées.

Du 29 Juillet & 7 Septembre 1702.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ÉTAT.

VU par le Roi étant en son Conseil les Requêtes respectivement présentées en icelui par Louis-Alexandre de Bourbon, Comte de Toulouse, Pair & Amiral de France, & le Fermier-général des Domaines de Sa Majesté; celle dudit sieur Amiral, contenant que le nommé François Michel, Marchand de la ville de Marseille, ayant fait transporter en fraude deux cens cinquante écus aux coin & armes de France, & les ayant pour cet effet cachés dans une caisse de cochenille chargée sur un vaisseau destiné pour Smirne, le Consul de Smirne auroit fait saisir le tout, & renvoyé à Marseille lesdits deux cents cinquante écus, avec la procédure par lui faite, sur laquelle par Arrêt du Conseil du 8 Octobre dernier, le Sr. le Bret, Intendant en Provence, auroit été commis pour avec les Officiers de l'Amirauté de Marseille, où le nombre des Gradués requis par l'Ordonnance, faire & parfaire le procès aux coupables du transport desdites espéces, & les juger en dernier ressort; en exécution duquel Arrêt ledit sieur le Bret auroit appellé avec lui des Gradués au lieu des Officiers de l'Amirauté, & par son Jugement du 19 Janvier aussi dernier, il auroit entr'autres choses condamné ledit Michel en six mille livres d'amende, confisqué les deux cents cinquante écus, & la caisse de cochenille saisie, & condamné le nommé Gaspard Concordan, Commissionnaire dudit Michel, en trois cents livres d'amende, le tout applicable moitié au profit du Roi, & l'autre moitié au profit des Hôpitaux de la ville de Marseille; que le Receveur des droits dudit sieur Amiral à Marseille ayant eu connoissance de ce Jugement, il s'y seroit opposé en ce qui regarde la destination desdites confiscations & amendes, & auroit demandé que le tout lui fût délivré, comme appartenant audit sieur Amiral seul, à cause du droit de sa charge, laquelle demande ayant été communiquée au Fermier du Domaine, & sa réponse vue par ledit sieur le Bret, il auroit par son Ordonnance du 4 Février dernier, délaissé les parties à se pourvoir au Conseil; les choses en cet état le sieur Amiral se trouve obligé pour la conservation des droits de sa charge, de représenter que Sa Majesté, à l'exemple de ses prédécesseurs, a toujours attribué à l'Amiral de France, comme seul Seigneur Haut-Justicier de la mer, rades, ports, havres, quais & rivages, tant & si loin que le grand flot de Mars se peut étendre, les amendes, confiscations & autres droits de Justice; sçavoir, en entier dans les Sieges particuliers de l'Amirauté, & de moitié seulement dans ceux des Tables de Marbre; ce droit est établi par toutes les anciennes & nouvelles Ordonnances, portant Réglement pour la compétence, jurisdiction & droits, tant des Juges des Amirautés, que de la charge d'Amiral de France, & quoiqu'il ait été apporté en différents temps plusieurs changements dans l'étendue de ladite charge, notamment par la suppression qui en a été faite en 1626, & par l'Edit de son rétablissement du mois de Novembre 1669, on lui a toujours réservé & conservé les confiscations & amendes, & autres droits de Justice, comme les mieux établis & les plus inséparables de l'Office d'Amiral de France, le Réglement attaché sous le contre-scel dudit Edit du 12 dudit mois Novembre 1669, porte en termes exprès art. IV. que l'Amiral jouira, comme il est dit ci-dessus, des amendes, confiscations, &

de tous autres droits de Justice, dans tous les Sieges particuliers de l'Amirauté, & de la moitié de ceux des Tables de Marbre ; les provisions qui en ont été expédiées depuis ; savoir, en 1669 au profit du feu sieur Comte de Vermandois, & depuis en 1683 au profit dudit sieur Comte de Toulouse, les unes & les autres registrées au Parlement de Paris, portent en termes exprès, que l'Amiral jouira de son Office avec les profits, revenus & émoluments mentionnés en l'Edit & au Réglement qui ont été faits concernant les pouvoirs & fonctions de ladite charge au mois de Novembre 1669 ; l'Ordonnance de la Marine de l'année 1681 qui est postérieure, n'y a dérogé en rien, au contraire elle confirme les principaux droits & les principales fonctions de la charge d'Amiral, aussi sa possession tant avant que depuis ledit Edit de 1669, & l'Ordonnance de 1681 est incontestablement établie par une infinité de Jugements dont les Greffes des Amirautés sont remplis, sans que l'on puisse en justifier aucune interruption : au contraire toutes les fois qu'il y a été troublé, il y a été maintenu par des Arrêts solemnels du Conseil, par lesquels ses droits ont été confirmés en pleine connoissance de cause ; il y en a plusieurs exemples considérables, mais un des principaux & des plus décisifs dans la question dont il s'agit aujourd'hui est l'Arrêt du Conseil du 13 Décembre 1687, rendu au rapport du sieur le Pelletier, lors Contrôleur-général des Finances ; il s'agissoit d'un Jugement rendu par le même sieur de Bret, Intendant de Provence, commis par un Arrêts du Conseil pareil à celui du mois d'Octobre dernier, pour faire & parfaire le procès aux coupables du transport de onze cents Sequins que quelques particuliers avoient envoyés en Chypre ; par le Jugement rendu en exécution de cet Arrêt par ledit sieur le Bret, les amendes & les confiscations par lui prononcées sont appliquées & destinées de la même maniere que celles prononcées par son Jugement du mois d'Octobre dernier ; savoir, moitié au profit du Roi, & l'autre moitié au profit des Hôpitaux. L'Amiral s'étant pourvu au Conseil contre cette disposition du Jugement du sieur le Bret, est intervenu l'Arrêt ci-dessus, du 13 Décembre 1687, par lequel conformément aux titres de la charge d'Amiral, & particulierement au Réglement de 1669, il est dit, que l'Amiral jouira des amendes & confiscations, & de tous autres droits de Justice dans tous les Sieges particuliers d'Amirauté, & de moitié de ceux des Tables de Marbre ; & en conséquence, ordonne que les onze cents Sequins confisqués & les amendes prononcées, seront remis en entier au Receveur des droits dud. sieur Amiral, à ce faire les dépositaires contraints, ce qui a eu son entiere exécution. Le même Arrêt porte que ceux qui ont fait le recouvrement des confiscations & amendes adjugées pour causes dont la connoissance appartient aux Juges de l'Amirauté depuis le jour des provisions dudit sieur Comte de Toulouse, seront tenus de remettre dans un mois ès-mains des sieurs Intendants un état de la recette & dépense qu'ils en ont faite, pour être ledit état envoyé au Conseil, & sur icelui être ordonné ce qu'il appartiendra. Sur cet état autre Arrêt du Conseil du 14 Avril 1688, portant que les dépositaires des deniers & effets en provenants, seront remis ès-mains des Receveurs dudit sieur Amiral, ce qui a eu son entiere exécution par tout le Royaume ; depuis, en 1688 il y a eu par les mêmes raisons & sur le même fondement, ordre du Roi de remettre au Receveur des droits du sieur Amiral à Toulon le prix d'un vaisseau qui y avoit été confisqué au profit de Sa Majesté, pour avoir navigué avec un faux congé. En 1689 le Conseil ayant envoyé aux Officiers de l'Amirauté de Caudebec la connoissance d'une saisie faite par les Commis de Domergue de cent dix-sept ballots de marchandises, meubles, & entr'autres de vaisselle d'argent que des Religionnaires faisoient sortir du Royaume, le tout a été confisqué au profit dudit sieur Amiral. Cette longue suite de titres qui établissent invinciblement le droit & la possession de l'Amiral, lui font espérer que Sa Majesté ne trouvera aucune difficulté à lui en accorder aujourd'hui, en tant que de besoin, la confirmation. A CES CAUSES, requéroit qu'il plût à Sa Majesté, faisant droit sur le renvoi porté par l'Ordonnance du sieur le Bret du 4 Février 1702, sans s'arrêter à son Jugement du 19 Janvier précédent, en ce qui concerne l'application desdites confiscations & amendes ; ordonner qu'elles seront incessamment remises entre les mains du Receveur de ses droits sur les lieux, comme à lui seul appartenant à cause de sa charge d'Amiral de France, qu'à ce faire tant les dépositaires des deniers & effets provenants desdites confiscations & amendes, que ceux qui pourroient les avoir exigés, ou ceux qui ont été condamnés, seront contraints comme pour les deniers & affaires de Sa Majesté ; quoi faisant ils en demeureront valablement déchargés, & qu'à l'avenir dans toutes les affaires qui seront de la compétence des Officiers de l'Amirauté les amendes & confiscations, quelque part qu'elles soient jugées, seront prononcées au profit de l'Amiral de France, comme à lui seul appartenantes à

cause de sa charge, & qu'à cet effet toutes lettres sur ce nécessaires seront expédiées. Celle du Fermier du Domaine, contenant que par tout ce qui est ci-dessus rapporté, & produit de la part dudit sieur Amiral, il ne peut au plus prétendre la jouissance des amendes & confiscations que quand les Jugements qui les ordonnent sont rendus dans les Amirautés & Sieges de Tables de Marbre, parce que pour lors la Justice s'y exerce en son nom, & que les Jugements en sont intitulés; mais que dans les cas pareils à celui dont il s'agit ici, c'est-à-dire d'un Jugement rendu par un Intendant de Province avec des Gradués, & non avec des Juges d'Amirautés, ledit sieur Amiral n'y a aucun droit, puisque la Justice s'y exerce pour lors au nom du Roi, que c'est par la raison de cette différence que l'Arrêt du 13 Décembre 1687 a été rendu au profit dudit sieur Amiral, parce qu'il s'agissoit d'un Jugement rendu par le sieur le Bret avec les Juges de l'Amirauté, au lieu qu'il s'agit ici d'un Jugement par lui rendu avec des Gradués. D'ailleurs il s'agissoit d'un commerce de Sequins qui sont une monnoie étrangere, au lieu qu'il s'agit ici d'especes fabriquées dans le Royaume, aux coin & armes de Sa Majesté, ce qui est en quelque façon un crime de fausse Monnoie, & par conséquent un cas privilégié dont la connoissance ne peut appartenir aux Officiers de l'Amirauté, leur compétence & leur Jurisdiction ne s'étendant uniquement que sur les affaires purement maritimes, & nullement sur les entrées & sorties des marchandises de contrebande, moins encore sur le fait particulier des Monnoies dont la connoissance appartient aux Officiers des Justices Royales, comme Cours des Monnoies, Bailliages & Présidiaux, à l'exclusion de tous autres; & enfin que par toutes les Ordonnances & Déclaration concernant les monnoies, & notamment par celles qui en défendent le transport hors du Royaume, les amendes & confiscations en provenant doivent appartenir à Sa Majesté. Par ses raisons requéroit le Fermier du Domaine, qu'il plût à Sa Majesté ordonner l'exécution du Jugement dudit sieur le Bret, en ce qui regarde l'application des confiscations & amendes par lui prononcées, ce faisant débouter ledit sieur Amiral de sa demande. La réplique dudit sieur Amiral contenant que la distinction que fait le Fermier du Domaine entre les Jugements rendus par, ou avec des Gradués conjointement avec les sieurs Intendants, dans des cas particuliers d'attribution faite par des Arrêts du Conseil, est entierement illusoire & frivole, puisque le droit de l'Amiral, pour jouir des confiscations & amendes, est fondé sur deux principes incontestables, & ausquels ces Arrêts d'attribution particulieres n'apportent & ne peuvent apporter aucun changement. Le premier comme il a déjà été dit, que l'Amiral est seul Haut-Justicier de la mer, ports, havres, rades, quais & rivages, étant dans l'étendue des Jurisdictions des Amirautés. Le second que les affaires dont il s'agit sont de la compétence des Officiers de l'Amirauté, & ne changent point en cela de nature, lorsqu'il plaît au Roi par des raisons particulieres, commettre les sieurs Intendants pour les juger avec les Officiers des Amirautés ou le nombre des Gradués requis par les Ordonnances; ces termes bien loin de détruire, confirment la Jurisdiction & la compétence des Officiers des Amirautés, parce que les uns & les autres ne font que représenter l'Amiral au lieu & place duquel ils jugent, & si le raisonnement du Fermier du Domaine avoit lieu, il s'ensuivroit, que dans ces cas d'attribution particulieres, ce ne seroit pas par la volonté, & par l'autorité expresse de Sa Majesté, que l'Amiral jouiroit des amendes & confiscations, ou qui en seroit privé, mais que ce seroit par la pure volonté des sieurs Intendants, selon qu'il leur plairoit de juger avec les Officiers de l'Amirauté ou avec des Gradués, pour priver l'Amiral de son droit, ou l'en laisser jouir, ce que l'on ne présumera jamais être en nul cas l'intention de Sa Majesté, & en effet, c'est une Jurisprudence universellement établie dans tout le Royaume, que dans tous les cas particuliers d'attribution, d'évocation & de renvoi d'une Justice à une autre, les Jugements, sur-tout pour la disposition des amendes & confiscations, ont le même effet que s'ils avoient été rendus dans la Jurisdiction naturelle d'où il a été évoqué. Ce que dit le Fermier du Domaine sur l'incompétence des Amirautés pour connoître de l'entrée & sortie des marchandises de contrebande, & entre autres des matieres d'or & d'argent monnoyées ou non monnoyées, est encore plus mal fondé; toutes les anciennes Ordonnances à commencer par celle de 1398, & successivement jusqu'à présent sans aucune interruption, attribuent si distinctement & si amplement aux Officiers des Amirautés la connoissance de la contrebande, qu'on n'a jamais douté que ce ne fût là un des principaux articles de leur compétence & de leur Jurisdiction, & des mieux établis, car outre que ces Ordonnances portent formellement que les Officiers de l'Amirauté connoitront du transport des marchandises à l'exclusion des maîtres des ports & de tous autres Officiers, elles portent encore à l'égard de ceux qui, par permission

ſion ou autrement, chargent des marchandiſes de contrebande, qu'ils ſeront tenus de donner caution aux Officiers de l'Amirauté, elles ajoutent des défenſes très-expreſſes à tous les bâtiments de ſortir ſans ſouffrir les viſites des Officiers de l'Amirauté, pour voir s'il y a ou non des marchandiſes de contrebande; & il eſt dit que s'il s'en trouve, il ſera procédé par les Officiers de l'Amirauté, par amende, confiſcation, punition corporelle ou autrement: il eſt inutile au Fermier du Domaine de vouloir ici faire diſtinction des matieres d'or & d'argent, des eſpeces monnoyées ou non monnoyées, & de celles qui ſont de fabrique du Royaume, ou de fabrique étrangere; car toutes les Ordonnances, notamment celle du mois de Mars 1600, enjoignent aux Officiers des Amirautés d'empêcher le tranſport de l'or & de l'argent, comme de toutes les autres marchandiſes de contrebande, mais d'ailleurs on n'a jamais douté que ce terme de contrebande ne tombe particulierement ſur les matieres d'or & d'argent monnoyées ou non monnoyées de fabrique du Royaume ou de fabrique étrangere, & toutes les Ordonnances particulieres pour la défenſe du tranſport de l'or & de l'argent, ne ſont jamais deſcendues dans le détail de ces diſtinctions qui ſont abſolument inutiles, le tranſport de toutes ces différentes eſpeces, eſt également défendu avec la même rigueur & ſous les mêmes peines. Pour ce qui eſt du dernier moyen du Fermier du Domaine, qui eſt que par ces Edits & Déclarations portant défenſes du tranſport de l'or & de l'argent, les amendes & confiſcations doivent appartenir au Roi; cela eſt vrai pour les affaires qui ſont de la compétence des Juſtices ordinaires; mais non pas pour celles qui ſont de la compétence des Amirautés, n'y ayant rien dans tous ces Edits & Déclarations qui déroge directement ni indirectement à ceux qui ont été ci-deſſus rapportés, & qui établiſſent les droits de l'Amiral & des Officiers des Amirautés, partant le ſieur Amiral perſiſte dans les concluſions par lui ci-devant priſes. Vu auſſi les Extraits joints à la préſente Requête des Ordonnances de 1398 & autres années ſuivantes, l'Edit du mois de Novembre 1669, portant rétabliſſement de la charge d'Amiral de France, & le Réglement du douzieme du même mois attaché ſous le contre-ſcel d'icelui, les proviſions de ladite charge d'Amiral expédiées en faveur du feu ſieur Comte de Vermandois, le 12 dudit mois de Novembre 1669, & régiſtrées au Parlement le 24 Mars 1670, l'Ordonnance de la Marine du mois d'Août 1681. Autres proviſions de ladite charge d'Amiral expédiées en faveur dudit ſieur Comte de Toulouſe du 23 Novembre 1683, auſſi régiſtrées au Parlement le 22 Décembre audit an, les Arrêts du Conſeil des 13 Décembre 1687, 14 Avril 1688, 15 Janvier & 15 Août 1699, pluſieurs Sentences rendues en différents Sieges d'Amirautés, l'Arrêt du Conſeil du 8 Octobre 1701, & le Jugement rendu en conſéquence par le ſieur le Bret le 19 Janvier auſſi dernier: Oui le rapport du ſieur Fleuriau d'Armenonville, Conſeiller ordinaire au Conſeil Royal, Directeur des Finances, tout vu & conſidéré. LE ROI EN SON CONSEIL, faiſant droit ſur le renvoi porté par l'Ordonnance du ſieur le Bret, du 4 Février 1702, ſans s'arrêter à ſon Jugement du 19 Janvier précédent, en ce qui concerne l'application des confiſcations & amendes, a ordonné & ordonne que les amendes & confiſcations ſeront inceſſamment remiſes en entier au Receveurs des droits dudit ſieur Comte de Toulouſe, comme à lui appartenantes à cauſe de ſa charge d'Amiral de France, à ce faire tant les dépoſitaires des deniers & effets provenants deſdites confiſcations & amendes, que ceux qui pourroient les avoir exigées, & ceux qui y ont été condamnés, contraints comme pour les deniers & affaires de Sa Majeſté, quoi faiſant, ils en demeureront bien & valablement déchargés. Ordonne Sa Majeſté qu'à l'avenir dans toutes les affaires qui ſeront de la compétence des Officiers de l'Amirauté, en quelque Juriſdiction qu'elles puiſſent être envoyées & jugées, les amendes & confiſcations ſeront prononcées au profit dudit ſieur Amiral, comme à lui appartenantes à cauſe de ſa charge, & ſeront à cet effet expédiées toutes lettres ſur ce néceſſaires. FAIT au Conſeill d'Etat du Roi, Sa Majeſté y étant, tenu à Verſailles le vingt-neuvieme jour de Juillet mil ſept cent deux.

Signé, PHELYPEAUX.

LOUIS, par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre: A tous ceux qui ces préſentes Lettres verront, Salut. Notre très-cher & très-amé Fils, Louis-Alexandre de Bourbon, Comte de Toulouſe, Pair & Amiral de France, Nous a repréſenté que par toutes les anciennes & nouvelles Ordonnances de Nous & des Rois nos prédéceſſeurs, à lui ſeul par le droit de ſa charge d'Amiral de France, & comme ſeul Seigneur Haut-Juſticier de la mer, ſes quais, ports, havres, rades & rivages, tant & ſi loin que le grand flot de Mars peut s'étendre, appartiennent les amendes & confiſcations & autres droits de Juſtice pour toutes les cauſes dont la con-

noiſſance eſt attribué aux Officiers de l'Amirauté, ſavoir en entier dans les Sieges particuliers, & de moitié dans ceux des Tables de Marbre, que néanmoins il y auroit été troublé en différentes occaſions par les Fermiers de nos Domaines & autres droits, même par les Juges tant de premiere inſtance que d'appel, ſur-tout par les ſieurs Intendants & Commiſſaires départis, lorſque dans certains cas & par des raiſons particulieres, il nous auroit plû leur attribuer la connoiſſance de quelques-unes de ces affaires pour les juger avec les Officiers de l'Amirauté, ou avec le nombre des Gradués requis par les Ordonnances; que tous les moyens des prétentions des uns, & les motifs des Jugements des autres, ſont principalement fondés ſur une différence que l'on veut faire entre les Jugements rendus dans les Amirautés, parce qu'ils ſont intitulés du nom de l'Amiral, & ceux qui ne portent pas ce caractere quelque part ailleurs, & par quelques Juges qu'ils ſoient rendus, ſoit d'attribution, de premiere inſtance, ou d'appel, n'y ayant à ce que l'on prétend que les amendes & confiſcations provenantes des premiers Jugements qui puiſſent appartenir à l'Amiral, l'on ajoute que la compétence des Officiers de l'Amirauté doit être reſtrainte, ſoit dans le civil, ſoit dans le criminel, aux affaires purement maritimes, & qui arrivent ſeulement entre les perſonnes qui ſont particulierement attachées au ſervice ou commerce de la mer; on dit encore que pour la contrebande cette compétence ne comprend tout au plus que ce qui regarde le tranſport à l'ennemi ou à l'étranger des bleds, plomb, poudre, armes & autres munitions de bouche & de guerre; mais qu'elle ne peut s'étendre aux marchandiſes, dont l'entrée & la ſortie ſont tantôt permiſes & tantôt défendues, ſelon les différentes conjonctures des beſoins de l'Etat & du commerce, moins encore au tranſport de l'or & de l'argent, ſur-tout des eſpeces monnoyées, puiſque c'eſt en quelque façon un crime de fauſſe monnoie réſervé à nos Cours des Monnoies, Bailliages ou Préſidiaux, à l'excluſion de tous autres Juges; mais que toutes ces raiſons ſont plus ſpécieuſes que ſolides; puiſqu'elles ne ſont appuyées ſur aucun titre qui déroge aux anciennes & nouvelles Ordonnances de Nous & des Rois nos prédéceſſeurs, portant formellement & préciſément tout le contraire, la compétence des Officiers de l'Amirauté étant univerſelle pour toutes ſortes d'affaires civiles & criminelles qui arrivent dans l'étendue de ſa Juriſdiction, & entre quelques perſonnes que ce ſoit, on ne trouve dans toute la ſuite de ces Ordonnances, aucune réſerve, exception ni reſtriction pour certaines eſpeces particulieres d'affaires plutôt que pour d'autres, ou pour le caractere & la qualité des perſonnes entre leſquelles elles arrivent, au contraire elles portent notamment celles des mois de Février 1534 & 1543, que les Officiers de l'Amirauté connoîtront de toutes les affaires civiles & criminelles qui arriveront ſur mer & dans les havres, ports & quais, & les Arrêts du Parlement qui en ont ordonné l'enregiſtrement, ajoutent même entre perſonnes privées & non autrement ſujettes à l'Amiral; beaucoup d'autres Ordonnances ſubſéquentes s'expliquent en mêmes termes, l'Arrêt de notre Conſeil du 31 Octobre 1686, donné ſur l'avis des deux Intendants de Juſtice & de la Marine à Dunkerque, regle ſur ce pied-là les fonctions des Officiers de l'Amirauté & du Magiſtrat de Dunkerque; & enfin notre Déclaration du trente-un Janvier 1694, regiſtrée au Parlement le 20 du mois ſuivant, porte les mêmes diſpoſitions & les mêmes termes que les Ordonnances de 1534 & 1543, la compétence des Juges de l'Amirauté pour connoître de l'entrée & ſortie de toutes marchandiſes défendues, particulierement de l'or & de l'argent & des eſpeces monnoyées, même aux coin & armes de France, eſt également bien établie; les Ordonnances à commencer depuis celles de 1398, & ſucceſſivement juſqu'à préſent, portent que les Officiers de l'Amirauté connoîtront (à l'excluſion des maîtres des ports & de tous autres Juges) du tranſport par mer des marchandiſes de contrebande, empêcheront le tranſport de l'or & de l'argent, comme de toutes les autres marchandiſes de contrebande, avec injonction de punir les contrevenants par peines afflictives, la poſſeſſion des Officiers de l'Amirauté dans l'exercice de leur Juriſdiction, n'eſt pas moins conſtante & continuelle que les Ordonnances ſur leſquelles elle eſt fondée, ſont formelles & préciſes, il n'y a aucune diſtinction à faire des Jugements rendus par les Officiers & dans les Sieges de l'Amirautés, avec ceux qui ſont rendus dans d'autres Sieges & par d'autres Juges d'attribution de premiere inſtance ou d'appel, puiſque ces derniers ne font que juger au lieu & place de l'Amiral & de ſes Officiers qu'ils repréſentent; enſorte que les amendes & confiſcations qui en proviennent, doivent également appartenir à l'Amiral, auſſi quoiqu'en différens temps il ait été apporté pluſieurs changements dans les pouvoirs & droits de la charge d'Amiral, notamment par la ſuppreſſion qui en fut faite en mil ſix cent vingt-ſix, & par notre Edit de ſon rétabliſſemnts en mil ſix cens ſoixante-neuf, on lui a toujours réſervé les amendes &

confiscations & autres droits de Justice, nos Réglements & Edits du mois de Novembre 1669, les provisions de cette charge qui ont été expédiées la même année à feu notre très-cher & très-amé Fils le Comte de Vermandois, & depuis en 1683, à notredit Fils le Comte de Toulouse, le tout enregistré où besoin a été le portent formellement, sans que depuis il y ait été dérogé par notre Ordonnance de la Marine de 1681, ni par aucune autre, & c'est aussi ce qui a servi de fondement à différents Arrêts solemnels de notre Conseil, par lesquels Nous avons maintenu l'Amiral dans la jouissance & possession de ces droits toutes les fois qu'il y a été troublé, & entre autres à ceux des 13 Décembre 1687, 14 Avril 1688, & enfin à celui du 29 Juillet dernier, qui portent que toutes Lettres sur ce nécessaires seront expédiées, lesquelles notredit Fils le Comte de Toulouse, Nous auroit très-humblement supplié de lui accorder, afin que notre volonté & la Jurisprudence sur ce point, soient connues & suivies dans tous les Tribunaux. A CES CAUSES, & autres, à ce nous mouvans, de l'avis de notre Conseil, en confirmant & interprétant en tant que besoin seroit ledit Arrêt ci-attaché sous le contre-scel de notre Chancellerie. Nous avons dit & déclaré, disons & déclarons par ces Présentes signées de notre main, Voulons & Nous plaît que les amendes & confiscations soient incessamment remises en entier aux Receveurs des droits de l'Amiral, comme à lui seul appartenants à cause de sa charge d'Amiral de France, à quoi faire, tant des dépositaires des deniers & effets provenants desdites confiscations & amende, que ceux qui pourroient les avoir exigées, & ceux qui y ont été condamnés, seront contraints comme pour nos deniers & affaires, quoi faisant, ils en demeureront bien & valablement déchargés; Voulons que dans toutes les affaires qui sont de la compétence des Officiers de l'Amirauté, en quelque Jurisdiction qu'elles puissent être renvoyées & jugées, soit par attribution en premiere instance ou par appel, les amendes & confiscations soient prononcées au profit de l'Amiral de France, comme à lui seul appartenantes à cause de sa charge. Si donnons en mandement à nos amés & féaux Conseillers, les Gens tenant notre Cour de Parlement à Bordeaux, que ces présentes ils ayent à enregistrer, & le contenu en icelles, garder & observer, selon leur forme & teneur, commandons au premier notre Huissier ou Sergent sur ce requis, de faire pour l'entiere exécution dudit Arrêt, & des présentes, toutes sommations, contraintes & autres Actes sur ce nécessaires, & sera ajouté foi aux copies dudit Arrêt, & des présentes duement collationnées par l'un de nos amés & féaux Conseillers-Secretaires, comme aux Originaux. Car tel est notre plaisir; En témoin de quoi nous avons fait mettre notre Scel à cesdites présentes. Donné à Versailles le septieme jour du mois de Septembre, l'an de grace mil sept cent deux: & de notre regne le soixantieme, Signé LOUIS. *Et plus bas*, Par le Roi, PHELYPEAUX. Et Scellées du grand Sceau de cire jaune.

ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT

DU ROI,

Qui confirme les Officiers des Amirautés du Royaume dans la connoissance des matieres concernant les marchandises de contrebande, & l'Amiral de France dans la jouissance des amendes & confiscations.

Du 20 Mars 1703.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ETAT.

VEU au Conseil d'Etat du Roi, le Procès-verbal fait le 25 Juillet 1701, par les Officiers de l'Amirauté de Calais, de l'échouement arrivé le vingt-quatre du même mois devant le port de la ville de Calais, du vaisseau la Patience, venant de Roterdam & allant à Nantes, chargé de marchandises pour le compte des Marchands François. Autre procès-verbal du vingt-sixieme du même mois, contenant la déclaration des marchandises dont ledit Vais-

ſeau étoit chargé. Autre procès-verbal fait le vingt-huitieme du même mois de Juillet 1701, de l'ouverture de plusieurs boucaux, caiſſes & bateaux de différentes marchandiſes, pour avoir été mouillés d'eau de mer, & entr'autres d'un boucau de muſcades, dans le milieu duquel s'eſt trouvé cent trente pieces d'étoffes des Indes, nommées Atlas qui avoient été cachées dans ledit boucau de muſcades pour les faire paſſer en fraude, comme ſi ledit boucau n'eût contenu que des noix de muſcades, ledit Procès-verbal portant qu'auſſitôt après la découverte de ces cent trente pieces d'étoffes des Indes, les Officiers de l'Amirauté auroient mandé le ſieur Savarry de Boſſon, Inſpecteur des Manufactures étrangeres, & le Receveur des Traites, en préſence deſquels il a été mis à chacune des pieces d'étoffes le plomb des Manufactures étrangeres, & contenant auſſi les précautions priſes pour conſerver leſdites marchandiſes & empêcher leur entier dépériſſement. Procès-verbal de ſaiſie deſdites cent trente pieces d'étoffes des Indes, fait par le Receveur & Contrôleur des Traites, à la requête de Maître Thomas Templier, Adjudicataire-général des Fermes de Sa Majeſté, comme leſdites marchandiſes étant prohibées dans le Royaume, & la fraude qu'on avoit envie de faire pour les introduire étant manifeſte. Exploit de ſommation faite le 15 Août 1701, à la requête dudit Templier au Greffe de l'Amirauté & autres Dépoſitaires deſdites cent trente pieces d'étoffes des Indes, de les remettre au Greffe des Traites, pour en être la confiſcation ordonnée par le Juge des Traites, Sentence rendue le 27 Septembre 1701, par les Officiers de l'Amirauté de Calais, portant, ſans avoir égard à la réclamation faites deſdites marchandiſes dont le Réclamateur eſt débouté, confiſcation deſdites cent trente pieces d'étoffes des Indes, conformément à l'ordre du 7 Juin 1700, contenant les intentions de Sa Majeſté, & à l'Arrêt du Conſeil, du treize Juillet audit an, ce faiſant eſt ordonné qu'à la diligence du ſieur Savarry de Boſſon, Inſpecteur des Manufactures étrangeres, leſdites étoffes ſeront brûlées vis-à-vis le péron de l'Auditoire Royal de la Ville, en préſence du Lieutenant de l'Amirauté, les Commis de Templier dûement appellés, & à l'égard du boucau de muſcades qui a ſervi à la fraude, il eſt pareillement déclaré acquis & confiſqué au profit du ſieur Amiral, en conſéquence eſt ordonné que les muſcades ſeront vendues en la maniere accoutumée, pour les prix en provenans être remis au Receveur des droits de l'Amirauté, à la déduction des frais de ſauvement & de Juſtice, & des droits d'entrée dûs aux Fermes de Sa Majeſté, ledit Réclamateur condamné en trois mille livres d'amende au profit dudit ſieur Amiral, conformément aux Arrêts du Conſeil du 13 Décembre 1687 & 13 Juillet 1700; & afin que les Commis dudit Templier, Adjudicataire-général des Fermes de Sa Majeſté, ne prétendent cauſe d'ignorance des droits du ſieur Amiral, ſur les confiſcations & amendes, & de la compétence attribuée aux Officiers des Amirautés, eſt ordonné qu'à la diligence du Procureur du Roi, les Arrêts du Conſeil des 13 Décembre 1687, 5 Août 1699 & 17 Août 1700; enſemble ladite Sentence lui ſeront ſignifiés. Acte ſignifié au Receveur des droits de l'Amirauté le 13 Octobre 1701, à la Requête du Marchand qui avoit réclamé les marchandiſes, par lequel il déclare qu'il eſt appellant de ladite Sentence. Autre Sentence rendue le 5 Septembre 1701, par les Juges des Traites de Calais, portant confiſcation des cent trente pieces de Damas & Satin des Indes, pour être brûlées devant la grande porte de la Douane de la ville, le tout ſuivant & conformément à la Requête du ſieur Savarry de Boſſon, & à l'égard du boucau de muſcades, pareillement confiſcation au profit du Fermier de S. M. & après qu'il eſt apparu que le Maître dudit Navire n'a pu avoir aucune connoiſſance parfaite de ce qui étoit dans le boucau de muſcades, il a été déchargé de l'amende, ſauf les droits & actions du Fermier contre les Propriétaires. Arrêt du Conſeil du 29 Juillet 1702, portant entre autres choſes, qu'à l'avenir dans toutes les affaires qui ſeront de la compétence des Officiers de l'Amirauté, en quelque Juriſdiction qu'elles puiſſent être renvoyées & jugées, les amendes & confiſcations ſeront prononcées au profit dudit ſieur Amiral comme à lui appartenantes à cauſe de ſa charge. Lettres-patentes de Sa Majeſté expédiées le 7 Septembre 1702 pour l'exécution deſdits Arrêts, & les mémoires reſpectivement fournis, tant de la part du Receveur des droits appartenants au ſieur Amiral, que de la part de l'Adjudicataire des Fermes de Sa Majeſté, tendans; ſçavoir, les mémoires fournis par le Receveur des droits appartenants au ſieur Amiral, à ce qu'il plût à Sa Majeſté ordonner que la Sentence rendue par les Officiers de l'Amirauté, ſera exécutée ſelon ſa forme & teneur, & les mémoires préſentés par ledit Adjudicataire des Fermes de Sa Majeſté, tendans à ce qu'il plût à Sa Majeſté ordonner que conformément à la Sentence du Juge des Traites de

Calais, le boucau de muſcades en queſtion demeurera confiſqué au profit du Fermier de Sa Majeſté. Le tout vu & conſidéré : Ouï le rapport du ſieur Chamillart, Conſeiller ordinaire au Conſeil Royal, Contrôleur-général des Finances. LE ROY EN SON CONSEIL, faiſant droit ſur les demandes reſpectives deſdites Parties, ſans s'arrêter audit acte d'appel ſignifié ledit jour 5 Octobre 1701, ni à ladite Sentence rendue par le Juge des Traites de Calais, le 5 Septembre précédent, a ordonné & ordonne que la Sentence rendue le 27 du même mois de Septembre 1701, par les Officiers de l'Amirauté de Calais, ſera exécutée ſelon ſa forme & teneur. FAIT au Conſeil d'Etat du Roi, tenu à Verſailles le vingtieme jour de Mars mil ſept cent trois. Collationné.

Signé GOUJON.

ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT DU ROI,

Portant confirmation d'un Jugement du Conſeil des priſes, qui a confiſqué au profit de l'Amiral une priſe, faute à l'Armateur d'avoir pris ſa commiſſion ; & que les rançons qui ſeront faites au delà de la ſomme portée par les Ordonnances, & les priſes faites par les Armateurs qui auront tiré le coup de ſemonce ou d'aſſurance ſous pavillon étranger, ſeront confiſquées au profit de l'Amiral.

Du 23 Janvier 1706.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ETAT.

VEU par le Roi, étant en ſon Conſeil, les Requêtes reſpectivement préſentées, la premiere par Bertrand Gabarus, Capitaine du vaiſſeau la Suzanne, tendante à ce qu'il plaiſe à Sa Majeſté le recevoir appellant du Jugement rendu le 12 Octobre 1702, par lequel le vaiſſeau Anglois le Succès de Lime, & les marchandiſes de ſon chargement ont été déclarés de bonne priſe au profit de Sa Majeſté ; faiſant droit ſur ſon appel, ordonner que ce vaiſſeau lui demeurera en propriété : ladite Requête contenant, qu'étant parti de la ville de Bayonne pour aller à Cadix, il auroit dans ſon retour augmenté ſon Equipage, pour ſe mettre en état de défenſe contre les ennemis de l'Etat, & qu'ayant rencontré ſur ſa route un bâtiment Anglois, il s'en eſt rendu le maître & l'a conduit dans le port de la ville de Bayonne, & quoique ladite priſe lui dût appartenir, puiſqu'il a expoſé ſa vie & ſon vaiſſeau pour s'en rendre le maître ; cependant M. l'Amiral, par ſon Jugement du 21 Octobre 1702, l'a adjugée au Roi : ce qui l'oblige à ſe pourvoir par appel dudit Jugement. La ſeconde Requête préſentée par le Procureur du Roi en la Commiſſion des priſes, tendante à ce qu'il plaiſe à Sa Majeſté le recevoir appellant du Jugement rendu au Conſeil de Marine le 8 Février 1703, par lequel *le Vaiſſeau le Succès de Lime, a été adjugé au ſieur Comte de Toulouſe, Amiral de France, faute par Gabarus, qui s'en eſt rendu le maître, d'avoir obtenu une Commiſſion* ; faiſant droit ſur ſon appel ordonner que ledit Vaiſſeau demeurera confiſqué au profit de Sa Majeſté ; ladite Requête portant, que, quoique le Conſeil de Marine eût reconnu par un premier Jugement du 12 Octobre 1702, que la priſe le Succès, de Lime, ne pouvoit appartenir qu'au Roi, cependant le même Conſeil ayant délibéré une ſeconde fois ſur cette affaire, ſous pretexte que le premier Jugement n'avoit pas été ſigné, a adjugé cette priſe au ſieur Comte de Toulouſe par un ſecond Jugement du 8 Février 1703. Que Gabarus ayant interjetté appel du premier de ces deux Jugemens, il ſe trouve obligé de ſe plaindre du ſecond, que ſes moyens d'appel ſont fondés ſur la diſpoſition du droit des Gens, & ſur les déciſions des Loix Romaines, qui aſſurent à l'Etat les confiſcations des biens des Ennemis, comme une eſpece de réparation des dépenſes que la guerre lui cauſe, & des pertes qu'elle lui attire : maxime qui eſt encore plus conſtante, ſuivant les Loix & l'Uſage du Royaume. Que ſur le fondement de cette maxime, les vaiſſeaux des Ennemis trouvés dans les Ports de France,

au moment de la Déclaration de la Guerre, sont confisqués au profit du Roi; & que par une suite du même principe, Sa Majesté a déclaré par un Arrêt du Conseil du 10 Mars 1691, que les effets des ennemis qui échouent aux côtes de son Royaume, lui appartiennent à lui seul, & qu'ils doivent être distingués de ces effets que le flot y apporte en temps de paix, dont Sa Majesté a attribué moitié à l'Amiral de France, par la disposition de l'Ordonnance de 1681. Que la confiscation des effets pris en mer sur les Ennemis n'étant pas d'une nature différente, doit aussi être réglée par le même principe. Qu'il est vrai que le Roi voulant exciter ses Sujets à interrompre le commerce des peuples avec lesquels Sa Majesté est en guerre, abandonne aux Armateurs le profit des prises qu'ils font en mer, pour les dédommager des frais de leur armement; mais que cet abandonnement n'étant fait que dans la vue de ce dédommagement, n'a point de lieu lorsque celui qui s'est rendu maître d'un vaisseau ennemi, a équipé son vaisseau pour son commerce, & non pas en vue de la guerre & au nom de l'Etat, parce qu'en ce cas, l'Etat & le Prince qui le représente, ne lui doit aucune indemnité. Que Gabarus qui n'a pas équipé son Vaisseau en vue de la guerre & au nom de l'Etat; mais pour son commerce particulier, étant dédommagé des frais qu'il a faits, par le fret qu'il a reçu, n'est pas en droit de prétendre aucun dédommagement contre le Roi, en sorte qu'il est absolument mal fondé dans la prétention qu'il a sur cette prise; qu'on n'a pu, sans une irrégularité encore plus grande, l'adjuger au sieur Comte du Toulouse qui y avoit bien moins de droit, puisque le Réglement de 1669, & l'Ordonnance de 1681, ne lui ont attribué que le dixieme de toutes les prises, conquêtes & rançons faites à la mer; sans aucune distinction. La troisieme Requête présentée par ledit sieur Comte de Toulouse, Amiral de France, tendante à ce qu'il plaise au Roi, en confirmant le Jugement du 8 Février 1703, qui déclare la prise *le Succès*, de Lime, confisquée à son profit, le recevoir opposant à l'exécution des Réglemens des 2 Décembre 1693 & 17 Mars 1696, en ce qu'ils adjugent à Sa Majesté les prises ou parts en prises & les rançons confisquées sur les Armateurs qui y contreviennent, & en conséquence & conformément aux Arrêts des 13 Décembre 1693 & 29 Juillet 1702; ordonner qu'à l'avenir lesdites confiscations seront prononcées à son profit, & que celles qui ont été par le passé adjugées au Roi, lui seront remises. Ladite Requête & les mémoires y attachés, portant que toutes les confiscations qui se prononcent dans les affaires de la compétence des Amirautés lui appartenant; tant parce qu'il est Seigneur Haut-Justicier de la mer, que parce que ces confiscations lui ont été attribuées par les anciennes & nouvelles Ordonnances, les confiscations des prises, dont la connoissance appartient à ces Tribunaux ne lui peuvent être contestées. Que sur ce fondement l'Ordonnance de 1517, porte que les venditions & départemens du butin se feront devant l'Amiral, & qu'au cas que les preneurs le fassent autrement, leur part du butin sera confisquée au profit de l'Amiral; & que les Ordonnances de 1543 & de 1584, ont fait défenses aux maîtres qui font des prises, de les amener dans un autre port que celui d'où ils sont partis, sous peine de perdre tout le droit qu'ils y auroient, qui est appliqué à l'Amiral, & que sur le même principe l'Ordonnance de 1681, fait défense aux maîtres de Vaisseau de sortir des ports du Royaume sans congé, à peine de confiscation de leur Vaisseau, qui appartient en ce cas, sans contestation, à l'Amiral de France. Que celui qui fait une prise sans Commission contrevient aux Ordonnances, de la même maniere que celui qui sort sans congé, qui pille une prise, ou qui l'amene dans un autre port que celui d'où il est parti; & que par conséquent la confiscation prononcée dans tous ces différens cas, doit appartenir également à l'Amiral; qu'il y a même une raison particuliere pour adjuger à l'Amiral de France les prises faites par celui qui a négligé d'obtenir une Commission, puisque ce défaut est un attentat à l'autorité de sa charge, & que Gabarus étant coupable de ce délit, le Jugement intervenu au Conseil de Marine ne pouvoit priver l'Amiral de cette confiscation. Que les mêmes principes établissent le droit de l'Amiral sur les prises qui sont faites par les Armateurs qui tirent le coup de semonce ou d'assurances sous pavillon Anglois, & sur les rançons qui excédent la somme, jusqu'à concurrence de laquelle les Ordonnances ont permis de rançonner, puisque ces prises & ces rançons sont confisquées sur les Armateurs qui ont contrevenu aux Ordonnances. Que les Réglemens des 2 Décembre 1693, & 17 Mars 1696, qui réservent au Roi ces prises & ces rançons, ont été faits sans qu'il ait été entendu, & sans qu'il ait expliqué les raisons qu'il avoit de s'y opposer; que cependant loin de demander à être reçu opposant à ces Réglemens, à mesure qu'ils ont été rendus, il les a exécutés avec le respect qui leur est dû, dans la crainte de fatiguer le Roi de ses plaintes; & qu'il les exécuteroit encore aujourd'hui, s'il ne s'étoit point présenté une occasion d'expliquer à Sa Majesté les prérogatives de sa charge, & de lui demander qu'il lui plaise de les

confirmer. La quatrieme Requête présentée par le Procureur du Roi, tendante à ce qu'il plaise à Sa Majesté, sans s'arrêter à la Requête présentée par le sieur Comte de Toulouse, & à l'opposition qu'il a formée aux deux Réglemens des 2 Décembre 1693, & 17 Mars 1696, ordonner que ces Réglemens seront exécutés. Ladite Requête contenant, que quoiqu'on ne puisse disputer audit sieur Comte de Toulouse les confiscations qui sont de la compétence des Amirautés, il n'est cependant pas en droit de prétendre celles qui sont l'objet de l'opposition qu'il a formée; qu'en effet on doit distinguer deux sortes de confiscations; la premiere qui est la peine des crimes ordinaires, qui se prononce en vertu des Ordonnances du Royaume, après une instruction judiciaire, qui étant un fruit de Justice, appartient aux Seigneurs-Justiciers dans l'étendue de leur ressort, & au sieur Comte de Toulouse dans les Tribunaux de l'Amirauté; la seconde, qui ne s'applique qu'aux effets des ennemis de l'Etat, qui a lieu de plein droit, suivant les Loix de la guerre & par la disposition du droit des Gens, sans que le ministere du Juge soit nécessaire, qui n'est point un fruit de la Justice, mais un droit de la souveraineté, & à laquelle les Seigneurs-Justiciers n'ont jamais prétendu: que les prises qui sont faites par les Armateurs qui contreviennent aux Ordonnances, ou en tirant le coup de semonce sous pavillon étranger, ou en exigeant des rançons d'une somme plus considérable que celle qui est prescrite par l'Ordonnance, sont des confiscations de la seconde espece; qu'en effet ces prises & ces rançons sont confisquées sur l'ennemi par les Loix de la guerre, & non sur l'Armateur qui a contrevenu aux Ordonnances, qui n'y a jamais acquis aucun droit; que le Roi n'abandonne aux Armateurs le droit qui lui appartient sur les prises qu'ils font en mer, que sous la condition de l'observation des Loix de l'Etat, suivant la disposition de l'Ordonnance de 1629, & que l'inexécution de cette condition empêche que ces Armateurs ne puissent acquérir pour eux-mêmes, & arrête l'effet de la grace qui leur étoit accordée, ensorte que dans aucun temps ils ne sont propriétaires de ces prises qu'ils ne peuvent par conséquent être confisquées sur eux, & que le Roi acquiert par son sujet, dans le moment même de la prise, de la même maniere que le Pere ou le maître pouvoit acquérir chez les Romains, par son fils ou par son esclave. Vu aussi la procédure faite en l'Amirauté de Bayonne sur la prise dudit vaisseau Anglois, *le Succès*, de Lime, & le Jugement rendu le 8 Février 1703, ensemble tout ce qui a été remis respectivement par les Parties: Ouï le rapport du sieur Comte de Pontchartrain, Secrétaire d'Etat, ayant le Département de la Marine, & tout considéré. LE ROI ETANT EN SON CONSEIL, sans avoir égard aux Requêtes dudit Gabarus & du Procureur de Sa Majesté en la Commission des prises, a ordonné & ordonne, que le Jugement du 8 Février 1703, sera exécuté selon sa forme & teneur; & faisant droit sur la Requête du sieur Comte de Toulouse, Amiral de France, l'a reçu opposant aux Réglemens des 2 Décembre 1693 & 17 Mars 1696, en ce qu'ils adjugent à Sa Majesté les rançons qui excedent la somme prescrite par les Ordonnances, & les prises faites par les Armateurs qui ont tirés le coup de semonce & d'assurance sous pavillon étranger; & en conséquence ordonne qu'à l'avenir seulement & sans aucune restitution du prix, lesdites prises & rançons appartiendront en entier à l'Amiral de France, à l'exception seulement des portions des Equipages des Armateurs qui ont tiré le coup de semonce sous un autre pavillon que celui de France, que Sa Majesté leur a remis par son Ordonnance du 18 Juin 1704. FAIT au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Versailles le 23 Janvier 1706.

Signé, PHELYPEAUX.



ARTICLE XI.

JOuira des droits d'*ancrage*, *tonnes & balises*, *& du tiers des effets* tirés du fond de la mer, ou jettés par le flot à terre, *dans les cas prescrits par la présente Ordonnance.*

D'*Ancrage.* L'article 6 du Réglement déjà cité plus d'une fois, du 12 Novembre 1669, porte que l'Amiral jouira aussi *du droit d'ancrage*, *ainsi qu'il est réglé par les Ordonnances*, *& que les précédens Amiraux en ont joui;* ce qui se rapporte tout à la fois, & aux Lettres-patentes du 21 Mai 1600, où Henri IV, parlant de ce droit qu'il vouloit rétablir, dit que c'étoit un des plus anciens de l'Amirauté; & à la maniere usitée de le percevoir, qui de tout temps a souffert tant de variations, que même encore aujourd'hui il dépend absolument de l'usage de chaque port.

Ce droit, royal de sa nature, puisqu'il a pour fondement la permission de jetter l'ancre dans les ports & rades, laquelle permission ne peut être accordée que par le Souverain *; jus anchoragii*, *est jus jacendi anchoras in alterius littoribus*, *quum illas absque consensu principis & concessione*, *alienis littoribus injicere non liceat.* Stypmannus *ad jus maritimum parte 3ª. cap. 2°. n°. 14°. fol.* 615. Ce droit, dis-je, dont l'origine est inconnue, est effectivement très-ancien; & la preuve en résulte de ce que Charles VI, par des Lettres-patentes de l'an 1383 en déchargea, aussi-bien que des droits de bris, naufrages & autres, les maîtres de navires marchands Castillans venans trafiquer dans les ports du Royaume.

On en attribue l'établissement aux Anglois, du temps qu'ils étoient en possession de la Guyenne, des côtes de Normandie & du port de Calais; mais ils l'avoient eux-mêmes trouvé établi dans la mer Baltique, où l'on prétend qu'il étoit en usage de toute ancienneté.

Nos Rois étant rentrés en possession de la Normandie & de la Guyenne, devoient naturellement faire lever à leur profit le droit d'Ancrage que les Anglois y avoit perçu; mais soit négligence des Commis, soit la facilité que trouverent les Seigneurs, à la faveur des troubles, ou à s'emparer de ce droit, de même que de celui de bris & naufrage, & de tant d'autres vraiment réguliers, ou à en extorquer des concessions; il arriva que ce droit d'ancrage en particulier ne fut réellement perçu au nom du Roi qu'en fort peu d'endroits, & encore avec si peu d'attention, qu'en 1600, il étoit regardé comme abandonné, n'étant plus guere connu qu'au port de Calais, où les Anglois qui avoient possédé cette ville durant plus de deux cents ans, l'avoient si bien affermi que la perception en continua par habitude.

Cependant la négligence à le faire percevoir ailleurs, donnoit un grand avantage aux étrangers sur le commerce maritime du Royaume, en ce que les étrangers ne payoient point dans la plupart de nos ports, tandis que nos navigateurs y étoient assujettis dans tous les ports des Princes voisins; & cette

cette considération jointe à ce que ce droit étoit des plus anciens de l'Amirauté, engagea Henri IV. à le rétablir par Lettres-patentes du 21 Mars 1600. Il ordonna en conséquence qu'à l'avenir tous bâtiments étrangers de quelque port & grandeur qu'ils fussent, qui entreroient dans les ports, rades & embouchures des rivieres du Royaume, payeroient le droit d'ancrage, qu'il fixa pour lors à trois sols tournois par tonneau plein, & à 18 den. par tonneau vuide.

Mais ce Réglement pour la quotité du droit, n'ayant pour objet que les ports où elle n'étoit pas certaine, & d'ailleurs ne concernant pas ceux de l'intérieur des rivieres, l'usage qui y étoit établi subsista comme auparavant, & c'est sur ce pied-là que la recette en fut ou dût être faite au profit du Roi, excepté les endroits où les Seigneurs en étoient en possession.

La charge d'Amiral ayant été supprimée, & celle de Grand-maître chef & Surintendant de la navigation & du commerce de France, y ayant été substituée, mais sans attribution de gages; Louis XIII, pour y suppléer, fit don de ce droit d'ancrage au Cardinal de Richelieu pour en jouir sa vie durant seulement, par Lettres-Patentes du 18 Décembre 1628, qui ne furent entérinées à la Chambre des Comptes le 16 Février 1629, qu'à condition que le Cardinal de Richelieu ne percevroit le produit de ce droit que par les mains du Trésorier de l'épargne, déduction faite des charges ordinaires qui y avoient été imposées, & qu'il en seroit compté à la Chambre des Comptes.

Un enregistrement aussi limité n'étant pas du goût du Cardinal, il obtint des lettres du jussion le 3 Octobre de la même année 1629 pour l'enregistrement pur & simple; & en conséquence l'enregistrement fut fait le 28 dudit mois d'Octobre, avec cette restriction simple, que les Receveurs du droit en compteroient à la Chambre, pour mémoire seulement.

Dès le 23 Mai précédent, il étoit intervenu un Arrêt du Conseil, portant que ce droit qui n'étoit encore pas perçu en certains ports, seroit levé dans tous ceux du ponant sans exception, sur le pied fixé par l'Edit du 21 Mars 1600, & comme ce même droit avoit été compris dans quelques baux des traites foraines & autres revenus de la Couronne, il en fut distrait par le même Arrêt & déclaré remis ou réuni à l'Amirauté.

Il fut question ensuite d'examiner les titres en vertu desquels les Seigneurs qui étoient en possession de percevoir ce droit, prétendoient s'y faire maintenir; & c'est ce qui donna lieu à un Arrêt du Conseil du 19 Juin 1633, par lequel il leur fut enjoint, & à tous autres prétendants le droit d'ancrage, de produire leurs titres au Conseil dans le terme de deux mois, sinon le temps passé, qu'ils demeureroient déchus dudit droit, la provision néanmoins adjugée au Cardinal de Richelieu.

Mais comme l'Arrêt du 23 Mai 1629 ne parloit que des ports du ponant, & que c'étoit dans ceux du levant que les Seigneurs avoient fait le plus d'usurpations; ces Seigneurs, pour éluder les poursuites du Cardinal de Richelieu, excepterent que l'ancrage dans les ports du levant ne le regardoit en rien, puisque son don étoit limité au droit d'ancrage dans les ports du ponant.

Pour faire cesser cette exception, le Roi, par Lettres-patentes du mois de Septembre de la même année 1633, déclara qu'il avoit entendu donner au Cardinal de Richelieu, le droit d'ancrage aussi-bien dans les ports du levant que dans ceux du ponant; au moyen de quoi la difficulté fut levée; mais les Sei-

gneurs en général n'en furent pas plus dociles, l'Arrêt qui leur enjoint de produire leurs titres, quoique suivi de plusieurs autres conformes, n'ayant produit son effet que par des gradations fort lentes.

Il y en eut même qui n'avoient pas encore satisfaits du temps de M. le Comte de Toulouse, ce qui lui fit obtenir, pour les y contraindre, deux nouveaux Arrêts du Conseil en date des 27 Septembre 1687, & 14 Avril 1688; ce dernier rendu contre les Seigneurs de Gien, Agay & Cavalaire, par lequel il leur fut enjoint de produire leurs titres dans quinzaine pour tout délai, & cependant il fut ordonné, que ledit droit d'ancrage & tous autres d'Amirauté, seroient perçus par les Greffiers des Amirautés les plus prochaines des lieux, pour en compter à qui seroit ordonné par Sa Majesté.

Depuis ce temps-là nul Seigneur, ou autre prétendant le droit d'ancrage, n'en a conservé la possession, qu'autant qu'il a prouvé par des titres suffisants qu'elle étoit légitime.

Après la mort du Cardinal de Richelieu, le Duc de Brezé fut pourvu de la charge de Grand-maître de la navigation; & comme le motif qui avoit engagé le Roi a faire don au Cardinal du droit d'ancrage, étoit le même pour le Duc de Brezé; c'est-à-dire, que ce droit lui devoit tenir lieu de gages & d'appointements, il fut expressément compris dans ses provisions datées du 5 Décembre 1642, avec Déclaration que le Roi lui en faisoit don pour en jouir comme avoit fait le Cardinal de Richelieu.

La Chambre des Comptes ayant refusé l'enregistrement des provisions à cause du don du droit d'ancrage, le Roi déclara par Lettres-patentes que ce droit n'étoit donné au Duc de Brezé que sa vie durant, & qu'aucun autre qui seroit pourvu dans la suite de la même charge n'en pouvoit jouir, moyennant quoi l'enregistrement fut fait le 15 Mars 1643.

Mais cette clause restrictive devint inutile, parce qu'après le décès du Duc de Brezé, la charge fut donnée à la Reine Mere, & que dans ses provisions du 4 Juillet 1646, il fut dit qu'elle jouiroit de tous les droits attachés à ladite charge, nommément de celui d'ancrage, au moyen de ce qu'il tenoit lieu de gages, duquel droit elle jouiroit dans tous les ports tant du levant que du ponant sans aucune exception. On n'avoit garde d'entreprendre de restreindre le don fait à la Reine qui étoit en même temps Régente du Royaume.

Dès-lors le droit d'ancrage fut regardé comme attaché irrévocablement à la charge de Grand-maître de la navigation; aussi passa-t-il sans la moindre contradiction au Duc de Vendôme pourvu de ladite charge le 12 Mai 1650, sur la démission de la Reine Mere, & après lui au Duc de Beaufort son successeur.

Delà vint aussi que lors du rétablissement de la charge d'Amiral en 1669, dont celle de Grand-maître n'étoit que la représentation, le droit d'ancrage fut compris tout uniment & sans aucune nouvelle déclaration de don, au rang des droits attachés & inhérens à ladite charge d'Amiral, & ce même droit ayant solemnellement été confirmé par le présent article, il n'a pu être considéré depuis que comme étant uni & incorporé à ladite charge, avec le même effet & les mêmes prérogatives que ceux qui y ont été attribués dès le temps de sa premiere institution ou création.

Il est à remarquer à ce sujet que Louis XIV, ayant commis le sieur Cossin le

31 Octobre 1688, pour faire la recette des droits de la charge d'Amiral, attendu la minorité de M. le Comte de Toulouse, & cette commission n'ayant été enregistrée à la Chambre des Comptes, qu'à la charge par ce Receveur de compter du droit d'ancrage, en ladite Chambre, le Roi par Arrêt de son Conseil du 10 Décembre 1697 déchargea le Receveur de M. le Comte de Toulouse de cette obligation, nonobstant la clause insérée dans l'Arrêt d'enregistrement, sur lequel Arrêt furent expédiées des Lettres-patentes du 18 du même mois; depuis lequel temps il n'a plus été question de compter de la recette de ces droits à la Chambre des Comptes, pas plus que des autres droits dépendants de la charge d'Amiral.

Il y a pourtant cette différence entre les droits anciens & primitifs de cette charge & celui-ci, que l'Amiral jouit des premiers sans exception & à l'exclusion de tous Seigneurs; au lieu que de celui-ci il n'en jouit pas par-tout, y ayant des ports, à la vérité en petit nombre, où les Seigneurs ont été maintenus dans la possession de le percevoir. Durant un certain temps il y avoit aussi des ports où la recette s'en faisoit au profit du Roi, malgré le don général & sans restriction qui en avoit été fait en 1628 au Cardinal de Richelieu, confirmé depuis en faveur de ses successeurs; mais cet usage a cessé peu à peu, de maniere que par-tout où ce droit étoit perçu au nom du Roi, la recette s'en fait aujourd'hui au profit de M. l'Amiral. Enfin il y avoit des ports où il ne se payoit point du tout. Les plus considérables de ceux-ci étoient Dunkerque & Marseille qui en avoient été exceptés, l'un en 1662, & l'autre en 1669; mais cette exemption a enfin été supprimée, par rapport aux étrangers, par Arrêt du Conseil du 4 Mai 1745.

Si cette diversité, tant qu'elle a subsisté, avoit droit de surprendre, on doit être bien plus étonné de celle qui regne encore aujourd'hui dans la perception de ce droit, qui est telle que d'un port à l'autre, le plus souvent & dans la même Amirauté elle se fait remarquer, de sorte que tout dépend de l'usage à cet égard.

La cause de cette bigarrure n'est pas facile à assigner, à moins qu'on ne veuille l'attribuer en partie à la différence des ports plus ou moins fréquentés, & en partie à l'inattention des préposés à la recette de ce droit dans l'origine.

Quoiqu'il en soit, rien de plus varié que la maniere de percevoir ce droit; & cela est d'autant plus surprenant, que le Réglement fait par M. le Duc de Brezé le 27 Décembre 1643, auroit dû conduire à l'uniformité, sans autre distinction que celle des ports de mer & des ports en rivieres; distinction admise de tout temps.

Par ce Réglement il fut ordonné que l'ancrage seroit payé à raison de cinq sols par tonneau, tant plein que vuide, de tout bâtiment François ou étranger qui entreroit dans les rivieres de Garonne, Dordogne, Gironde, la Dour & Midoux, Seudre, Boutonne, Chârente & Sévre à Marans; & à l'égard des ports de mer, il fut prescrit, conformément à l'Edit du 21 Mars 1600, qu'il ne seroit payé que par les étrangers, & cela sur le pied de 3 s. par tonneau, lorsqu'ils entreroient ou sortiroient chargés, & 18 den. seulement lorsqu'ils n'auroient chargé ni déchargé aucunes marchandises. Il est arrivé néanmoins que ce Réglement, non-seulement n'a pas été pratiqué ailleurs, mais

encore qu'il n'a pas été suivi exactement dans les lieux mêmes qui y sont désignés.

Il y a plus, par Edits des mois de Mars & de Décembre 1654, & du mois de Mars 1655, le Roi ayant ordonné que le parisis, autrement cinq sols pour livre seroit payé sur tous les droits généralement quelconques appartenans à la Couronne, il ordonna tout de même par Arrêt du Conseil du 27 Juin 1657 que le parisis seroit levé aussi sur les droits d'ancrage & de congé, pour les deniers en provenans être employés par les ordres du Grand-maître de la navigation. En conséquence de cet Arrêt, le parisis a été perçu effectivement avec le droit d'ancrage en quelques endroits, & il s'y leve encore actuellement; mais dans les autres ports, qui sont le plus grand nombre, il y est inconnu.

En général le droit d'ancrage en riviere, se paye à raison de cinq sols par tonneau tant plein que vuide, & tant par les François que par les Etrangers; Rouen est peut-être le seul port en riviere où il n'est payé que trois sols.

Dans les port de mer, en général aussi, il ne se prend que sur les Etrangers, & il n'est que de trois sols le plus communément, sans distinction du vuide & du plein pour éviter les difficultés; mais à Calais il est de six sols trois den. & se paye tant par les François que par les Etrangers. Lorsqu'ils ne font qu'y relâcher, sans charger ni décharger, il n'y a que demi droit.

A Saint-Valery en Somme, il est de trois sols avec le parisis, ce qui fait trois sols neuf deniers; il ne se paye que par les Etrangers, & il n'est rien dû pour simple relâche.

A la Rochelle & dans les autres ports de cette Amirauté, l'on suit le Réglement du Duc de Brezé, du 27 Décembre 1643; mais aux cinq sols pour l'ancrage en riviere, on joint le parisis, le sol & six deniers pour livre. En l'Isle de Ré, le parisis, le sol & six deniers pour livre appartiennent aux successeurs de Monsieur du Terron, en vertu d'une concession particuliere à lui faite à titre onéreux.

A Bordeaux le droit est de cinq sols pour les François sans parisis, & de six sols trois deniers pour les Etrangers à cause du parisis qu'ils payent.

Ailleurs, on distingue les François des Etrangers, les bâtimens qui chargent ou déchargent de ceux qui ne font que relâcher, soit pour payer moitié droit dans ce dernier cas, soit pour ne rien payer du tout. En un mot, c'est d'un endroit à l'autre une variété étonnante. Un plus grand détail sur ce sujet ne pourroit être que superflu.

Pour faire cesser cette diversité, Louis XIV ordonna par Arrêt du Conseil du 24 Février 1700, qu'il fût procédé à un Réglement général qui établît partout l'uniformité de ce droit, de même que de ceux des feux, tonnes & balises, lestage & délestage & autres; mais les difficultés qui se rencontrerent empêcherent l'exécution de ce projet. Ce même projet repris depuis, en différens temps, a été tout de même abandonné chaque fois pour laisser subsister l'usage de chaque port.

Le seul changement qui soit arrivé en dernier lieu, au moyen de l'Arrêt du Conseil du 4 Mai 1745, c'est qu'il a été ordonné que ce droit seroit levé au profit de M. l'Amiral, dans tous les ports, havres, rades & embouchures des rivieres du royaume où il n'avoit encore point été perçu, même dans les ports de Marseille & de Dunkerque qui en avoient été formellement déclarés exempts;

& cela sur tous les navires & bâtimens étrangers qui y aborderoient à l'avenir, à raison de trois sols par tonneau plein, & d'un sol six deniers par tonneau vuide, conformément aux Lettres-patentes du 21 Mars 1600. Du reste Sa Majesté a déclaré qu'elle n'entendoit rien innover ni changer dans aucun cas à la perception qui s'étoit faite de ce droit dans les ports où il avoit été perçu précédemment, & notamment dans les ports de Calais & de Bordeaux, dans lesquels il continueroit d'être levé au profit de M. l'Amiral comme par le passé.

Suit la teneur de cet Arrêt qui contient les motifs de l'extension du droit dans les ports où il n'avoit pas encore été perçu.

ARREST DU CONSEIL D'ETAT DU ROI,

Qui ordonne qu'à l'avenir & à commencer du jour de la publication d'icelui, le droit d'ancrage sera levé & perçu au profit de M. le Duc de Penthievre, en sa qualité d'Amiral de France, sur tous les navires, barques & autres vaisseaux étrangers qui aborderont dans tous les ports & havres, rades & embouchures des rivieres du Royaume où ledit droit n'a pas encore été perçu jusqu'à présent, même dans les ports de Marseille & de Dunkerque, à raison de trois sols par tonneau plein, & d'un sol six deniers par tonneau vuide; & que dans les ports & havres, rades & rivieres où il a été perçu précédemment, notamment dans les ports de Bordeaux & Calais, il continuera d'y être levé, ainsi & de la même maniere qu'il l'a été jusqu'à présent.

Du 4 Mai 1745.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ÉTAT.

SUR ce qui a été représenté au Roi étant en son Conseil, par Louis-Jean-Marie de Bourbon, Duc de Penthievre, Amiral de France, que par Lettres-patentes du vingt-un Mars mil six cent, il a été expressément ordonné que toutes sortes de Navires, Barques & Vaisseaux étrangers qui aborderoient aux ports & havres, rades & embouchures des rivieres du Royaume, seroient tenus de payer le droit d'ancrage, à raison de trois sols tournois pas tonneau plein, & moitié par tonneau vuide. Que depuis, par différens Arrêts & autres Réglemens sur ce intervenus, la perception de ce droit a été attribuée à la charge d'Amiral de France, & notamment par les Arrêts du Conseil des vingt-huit Mai mil six cent vingt-neuf, onze Août mil six cent quarante-quatre, trente Mai mil six cent quarante-huit, onze Mars mil six cent cinquante-cinq, & vingt-cinq Juillet mil sept cent deux; encore par l'Edit du mois de Novembre mil six cent soixante-neuf, & l'article II du titre I de l'Ordonnance de la Marine du mois d'Août mil six cent quatre-vingt-un. Que cependant il n'est point perçu dans les ports de quelques Provinces du Royaume, ce qui ne peut être regardé que comme un abus, en ce que ce droit ayant été établi de toute ancienneté comme un droit royal & domanial, à cause de la propriété des côtes de la mer qui appartient à S M. seul, il est imprescriptible & inaliénable par sa nature & qu'aucun usage, aucun titre, ni aucune possession contraire ne peuvent servir de prétexte pour s'en affranchir, ni pour en priver

l'Amiral de France, auquel il a été attribué. Que d'ailleurs il est d'autant plus juste qu'il soit perçu sur tous les navires étrangers qui abordent dans les différens ports du Royaume, que les vaisseaux François sont assujettis à payer dans les ports étrangers, lorsqu'ils y abordent, des droits plus considérables. Pourquoi mondit sieur le Duc de Penthievre auroit requis qu'il plût à S. M. sur ce lui pourvoir : & Sa Majesté voulant maintenir l'exécution des Réglemens concernant la perception qui doit être faite au profit de l'Amiral de France, du droit d'ancrage sur tous les navires étrangers abordant dans les ports du Royaume; Vu lesdits Arrêts & Réglemens susdatés : Oui le rapport, LE ROI ÉTANT EN SON CONSEIL, a ordonné & ordonne qu'à l'avenir, & à commencer du jour de la publication du présent Arrêt, le droit d'Ancrage sera levé & perçu au profit de M le Duc de Penthievre, en sa qualité d'Amiral de France, dans tous les ports & havres, rades & embouchures des rivieres du Royaume où ledit droit n'a point été perçu jusqu'à présent, même dans les ports de Marseille & de Dunkerque, sur tous les navires, barques & autres vaisseaux étrangers qui aborderont auxdits ports & havres, rades & embouchures des rivieres de quelque port & grandeur qu'ils soient, & sur le pied de trois sols par tonneau plein, & d'un sol six deniers par tonneau vuide, conformément auxdites Lettres-patentes du vingt-un Mars mil six cent. N'entend au surplus Sa Majesté rien innover ni changer dans aucun cas à la perception qui s'est faite du droit d'ancrage dans ceux des ports & havres, rades & embouchures des rivieres du Royaume où il a été perçu précédemment, & notamment dans les ports de Calais & de Bordeaux, dans lesquels il continuera d'être levé & perçu au profit de l'Amiral de France, ainsi & de la même maniere qu'il l'a été jusqu'à présent. Mande Sa Majesté à mondit sieur le Duc de Penthievre, Amiral de France, & enjoint aux sieurs Intendans & Commissaires départis dans les Provinces maritimes du Royaume, de même qu'aux Officiers des Amirautés dans les ports, de tenir chacun en droit soi la main à l'exécution du présent Arrêt, qui sera lu, publié & affiché par-tout où besoin sera, & enregistré aux Greffes des Amirautés, pour être exécuté selon sa forme & teneur ; dérogeant Sa Majesté pour cet effet à tous Arrêts & Réglemens, & autres choses à ce contraires. FAIT au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Versailles le quatre Mai mil sept cent quarante-cinq.

Signé, PHELYPEAUX.

L'instruction envoyée à la suite de cet Arrêt, par ordre de M. l'Amiral à ses Receveurs, le 3 Juillet de la même année 1745, pour les guider dans la perception de ce droit d'ancrage porte :

1°. Que dans les lieux où l'on étoit en possession de le percevoir, il continuera d'y être perçu sur le même pied, ainsi qu'il est ordonné par l'Arrêt.

2°. Qu'à l'égard des ports où l'ancrage n'avoit point lieu avant ledit Arrêt, on le percevra à raison de trois sols par tonneau plein, & de moitié par tonneau vuide.

3°. Que ce n'est que dans le seul cas où le bâtiment entre lege & sort lege, qu'il n'est dû que demi droit, & que c'est ce qu'on entend par cette différence de tonneau plein ou tonneau vuide.

4°. Soit que le bâtiment entre lege ou sorte chargé, soit qu'il entre chargé, ou sorte lege ; dans l'un ou l'autre cas on doit percevoir le droit en plein ; c'est-à-dire, à raison de trois sols par tonneau de toute la portée du bâtiment.

5°. Un bâtiment qui aura pris partie de son chargement dans un port de France, & qui aura acquitté le droit d'ancrage, allant prendre le reste de son chargement dans un autre port de France, doit y acquitter de nouveau le droit en plein, le droit étant dû de port en port autant de fois que ce bâtiment charge ou décharge de la marchandise, & qu'il est tenu de se munir d'un nouveau congé.

6°. A l'égard des bâtiments qui ne font que relâcher dans les ports par vents

contraires, & qui ne chargeront ou déchargeront aucunes marchandises, S. A. S. veut bien qu'on ne leur fasse rien payer pour l'ancrage. Il en sera fait de même pour les bâtimens leges qui relâcheront dans le port, si par les expéditions du bord il demeure constant que le port où ils auront entré n'est pas celui de leur destination, & qu'ils n'y sont effectivement que pour relâche : mais s'ils y chargent des marchandises, ils seront obligés d'acquitter le droit en plein, par la même raison qu'ils doivent s'y munir d'un congé.

7°. Enfin, tout bâtiment qui portera autre pavillon que celui de France, doit payer l'ancrage, & il n'y a point d'exception en faveur d'aucune nation. On observe même que les traités de commerce dont on pourroit entreprendre de se prévaloir n'ont d'application qu'aux seuls droits qui se levent au profit du Roi, & non aux droits attachés à la charge d'Amiral.

Ainsi, quoique par des Traités, il soit stipulé que les étrangers avec lesquels ils sont conclus, seront traités de la même maniere que les François; ces Etrangers ne peuvent se défendre du payement du droit d'ancrage, ni d'aucun autre dû à M. l'Amiral, sous prétexte qu'il y a des ports où les François en sont exempts en tout ou partie.

Tonnes & balises. Il n'est point parlé ici des feux, comme dans l'article quatre ci-dessus ; mais c'est une simple omission qui ne peut tirer à conséquence, au moyen dudit article quatre auquel celui-ci est censé se rapporter essentiellement.

Et qu'on ne dise pas que dans l'article quatre il n'est question que d'un droit de police & d'inspection, par rapport à l'entretien *des feux*, *tonnes & balises*; car outre qu'en cette partie l'inspection sur les feux & le droit de les entretenir, moyennant la rétribution dûe à ce sujet s'identifient; outre encore que le droit des feux & celui des tonnes & balises sont analogues, puisque les feux sont pour la nuit ce que les tonnes & balises sont pour le jour, & qu'ainsi la concession du droit de tonnes & balises emporte de nature de chose, l'attribution de celui de feux; c'est que par l'Ordonnance de 1584, article 78, ces droits sans distinction ont été reconnus appartenir à l'Amiral, sous la dénomination de *foyers, balises, boueës & adresses*; n'étant pas douteux que ce mot *foyers* ne désigne les feux, & que ceux-ci *boueës & adresses* n'indiquent les tonnes.

Sous prétexte que le présent article a passé les feux sous silence, on ne peut donc pas plus en contester le droit à M. l'Amiral que celui de tonnes & balises qui y est formellement exprimé. Aussi est-il vrai qu'il en jouit en plusieurs ports, & s'il ne le perçoit pas en d'autres, il en est de même aussi du droit de tonnes & balises, & de celui de lestage & délestage. Cette différence au reste ne peut être attribuée qu'à la négligence de ses Commis dans l'origine ; & cependant il en est résulté un usage qui fait loi aujourd'hui & qui subsistera jusqu'à ce qu'il plaise au Roi de rendre à la charge d'Amiral la plénitude des droits qui y ont été attachés.

Ces droits de feux, tonnes & balises, different des autres dépendans de la charge d'Amiral, en ce qu'ils ne sont dûs qu'à condition d'entretenir convenablement les feux, tonnes & balises qui en sont le principe & la cause efficiente ; au lieu que les autres sont acquis par un titre purement lucratif.

On peut apprendre dans les Dictionnaires ce que c'est que les feux, tonnes & balises relativement à la navigation. L'entretien des unes & des autres de ces marques qui font la sûreté des Navigateurs est d'une nécessité indispensable, & l'on ne sauroit y veiller avec trop de scrupule. Ce soin regarde spécialement les Officiers de l'Amirauté.

Les feux sur-tout, méritent une attention extraordinaire, parce que la nuit, ils avertissent de loin les Navigateurs, des côtes & des dangers qu'ils doivent éviter, & qu'ils n'éviteroient guere sans cela. Cependant cet objet est la partie du service où il y a le moins d'exactitude en certains endroits. On ne manque point à la vérité d'allumer le feu à l'entrée de la nuit, mais faute de l'entretenir comme il est de regle, toute la nuit, il s'éteint assez souvent au bout de quelques heures; ce qui met les Navires en plus grand danger quelquefois, que s'ils n'avoient point du tout vu de feux. Heureusement que ce reproche ne regarde pas les Commis de M. l'Amiral.

Nos feux avec cela ne sont peut-être pas assez multipliés; s'ils le sont trop en Angleterre, & si par cette raison les droits qu'il faut payer à ce sujet sont exhorbitans, on a du moins l'avantage de naviger sur les côtes de ce Royaume avec autant de sûreté la nuit que le jour.

Les tonnes & balises servent à marquer le jour l'entrée des ports & des rivieres, & les écueils qu'il y a à éviter. Il est beaucoup plus aisé de veiller à leur entretien qu'à celui des feux : aussi les plaintes sont-elles aussi rares d'un côté qu'elles sont fréquentes de l'autre.

On conçoit que la quantité des feux, tonnes & balises doit dépendre de la disposition de chaque port qui exige plus ou moins de ces marques ou signaux nécessaires à la navigation. Pour ce qui est de la quotité du droit elle est communément, pour celui de feu, de six deniers par tonneau, & en quelques endroits d'un sol.

Dans l'Amirauté de la Rochelle, il n'y a pas d'autre feu que celui de la côte des Baleines de l'Isle de Ré. Ci-devant, il n'y avoit qu'un fanal avec un feu à l'huile, & comme il n'étoit pas suffisant, sur les demandes des Navigateurs & des Principaux Commerçans, il fut ordonné par Arrêt du Conseil du 24 Mai 1733, qu'il y seroit substitué un feu de charbon, à l'effet de quoi il seroit construit une nouvelle lanterne propre à l'établissement d'un tel feu, pour la construction de laquelle & son entretien, ainsi que du feu, il fut imposé au profit du Roi, un sol par tonneau de chaque navire François ou étranger qui aborderoient aux côtes des Isles de Ré & d'Oleron, & qui mouilleroit dans les rades de la Rochelle, ou entreroit dans les rivieres de Seudre, Charente & Marans, à l'exception toutes fois des bâtimens qui commerceroient d'un port à l'autre de la Généralité de la Rochelle en dedans des Pertuis, & des barques de pêcheurs de poisson frais & de coquillage.

Au bout de cinq ans, la perception de ce sol par tonneau ayant rempli la dépense que ce nouvel édifice avoit occasionnée, & n'étant plus question que de son entretien & du feu, l'imposition fut réduite à six deniers par tonneau, par autre Arrêt du Conseil du 7 Juin 1738, dont l'exécution depuis n'a souffert aucune variation.

Vis-à-vis ce feu de la tour des Baleines est celui de la Tour de Chassiron en l'Isle

l'Isle d'Oleron qui est de l'Amirauté de Marennes; & non loin de là est le feu de la tour de Cordouan à l'entrée de la riviere de Bordeaux.

La tour de Cordouan commencée sous Henri II, ne fut achevée que sous Henri IV. Celles de Chassiron & des Baleines n'ont été construites que sous Louis XIV.

Ce qui y donna lieu, fut le risque que coururent, en 1672, les vaisseaux du Roi, le Lys & le Fleuron, commandés par M. le Marquis de Grancey & M. de Burette: ces vaisseaux venant de Brest à la Rochelle & voulant entrer dans le Pertuis d'Antioche, toucherent sur les rochers des Baleines & penserent y périr.

La tour de Chassiron fut achevée la premiere, & par Arrêt du Conseil du 30 Avril 1685, il fut réglé que pour raison du feu qui y seroit entretenu, il seroit payé, à commencer du 1 Juin suivant, par tous les vaisseaux tant François qu'étrangers qui entreront dans les rades de la Rochelle, Ré & Oleron; savoir, par ceux de 60 à 100 tonneaux, 40 sols; par ceux de 100 à 200 200 tonneaux, 4 liv. & par ceux au-dessus de 200 tonneaux 6 liv. 10 sols.

Après que la tour des Baleines eut été achevée, il n'y eut point de droit de feu particulier établi à son occasion; de sorte que celui qui avoit été imposé par l'Arrêt de 1685, fut réputé commun aux deux tours. Une anecdote singuliere à ce sujet, c'est que la dépense de l'entretien du feu de cette tour des Baleines qui alloit à 1400 livres par an, demeura, on ne sait comment, à la charge de M. l'Amiral durant plus de vingt ans, sans qu'il pût prendre part au produit du droit établi par ledit Arrêt de 1685, & que ce ne fut qu'en 1708 qu'il réussit à se débarrasser de cette charge absolument onéreuse.

Alors, & long-temps encore après, il n'y avoit qu'un feu à l'huile, comme il a été observé; ce n'est que depuis 1733 qu'on y entretien un feu de charbon: pour raison de quoi il a été établi un droit distinct & séparé de celui dû pour la tour de Chassiron, qui se paye toujours sur l'ancien pied.

A l'égard du droit de tonnes & balises, il est régulierement de dix sols par tonne ou balise, payable par chaque navire, sans distinction de son port pour chaque tonne ou balise qu'il emprunte; c'est-à-dire, près de laquelle il passe pour mouiller l'ancre.

La fixation de ce droit de tonnes & balises à dix sols, a été faite dans l'origine pour la Rochelle, par M. de la Thuillerie, Intendant de cette Généralité & de la Marine. Son Réglement à cet égard est du 22 Septembre 1631, confirmé d'abord par M. le Cardinal de Richelieu le 12 Août 1632, puis par M. le Duc de Vendôme le premier Novembre 1660, qui en fit un Réglement général.

Cela n'empêche pas néanmoins qu'en divers endroits le droit ne se paye sur un autre pied; par exemple, à Saint Valery en Somme où le Seigneur s'en est emparé; à Calais & à Dieppe où le maître de quai en jouit; à Bordeaux & à Bayonne où les Jurats en sont en possession; à Cette, &c. de sorte que tout dépend encore sur cela de l'usage de chaque port.

Dans l'Amirauté de la Rochelle le droit de balise se leve au profit de M. l'Amiral, & il est de dix sols conformément au Réglement ci-dessus; mais les maîtres & capitaines des bâtimens du port de la Rochelle en sont exempts

par une poſſeſſion très-ancienne, de même que ceux des lieux où les baliſes ſont placées.

Dans la riviere de Charente, il y a des tonnes au lieu de baliſes, & les droits en ſont perçus au profit du Roi; de même que ceux des feux des tours de Chaſſiron & des Baleines, & de la tour de Cordouan à l'entrée de la Garonne.

Et du tiers des effets . . . . dans les cas preſcrits par la préſente Ordonnance; cette clauſe finale indicative ou reſtrictive, ne tombe que ſur le tiers des effets ſauvés des naufrages ou échouemens, dont il eſt parlé au titre 9 du livre 4, article 27 & 29, elle eſt étrangere aux droits d'ancrage, tonnes & baliſes, qui font le ſujet de la premiere partie de cet article, & qui ſont accordés à M. l'Amiral, ſans aucune limitation, n'y ayant rien dans le ſurplus de notre Ordonnance qui en reſtreigne l'exercice.

Au reſte, le droit de M. l'Amiral n'eſt pas borné préciſément au tiers des effets ſauvés des naufrages ou jetté par le flot ſur le rivage, à défaut de réclamation, le produit de ces effets, déduction faite des frais de ſauvement & de Juſtice, ſe partage par moitié entre le Roi ou les Seigneurs auxquels Sa Majeſté a cedé ſon droit, & M. l'Amiral, ſuivant les articles 26 & 36 du même titre des naufrages, qui en cela n'ont pas accordé un droit nouveau à l'Amiral; en effet, la même choſe avoit déjà été réglé par les Ordonnances de 1543, art. 11 & 12, & de 1584, articles 20 & 21, en déterminant le ſens de l'article 27 de l'Ordonnance de 1517; qui ſans autre explication avoit décidé ſimplement, que l'Amiral jouiroit du droit de naufrage, de la maniere dont ſes prédéceſſeurs avoient accoutumé d'en jouir.

On voit par-là, que ce droit de naufrage & d'épaves de mer fait partie de ceux qui de tout temps ont été attachés à la charge d'Amiral. S'il n'en eſt pas de même de ceux d'ancrage, feux, tonnes & baliſes, puiſqu'on en voit l'origine, ils n'en ſont pas moins reſpectables & légitimes, étant fondés également ſur des conceſſions Royales, que l'on doit même regarder comme n'ayant pas été accordées à titre purement gratuit & lucratif, attendu que le droit d'ancrage, ainſi qu'il a été obſervé ci-deſſus, n'a été attribué à la charge d'Amiral que par forme d'indemnité ou de remplacement des gages qui y étoient anciennement annexés; & qu'à l'égard des droits de feux, tonnes & baliſes, ils impoſent l'obligation étroite d'entretenir ces mêmes feux, tonnes & baliſes.



ARTICLE XII.

POURRA établir en chaque Siege d'Amirauté *un Procureur ou Receveur*, pour la délivrance des Congés, & la perception de ses droits.

Procureur ou Receveur. Ces termes ne sont point ici vraiment synonymes ; ils désignent bien à la vérité tous deux le porteur de la procuration ou de la commission de M. l'Amiral, pour délivrer les Congés, faire la Recette de ses droits, pourvoir à l'entretien des feux, tonnes & balises : en un mot, représenter l'Amiral & veiller à la conservation de ses droits ; mais si ces titres de Procureur & Receveur se confondent dans la partie relative à la Recette & à la conservation des droits de M. l'Amiral ; celui de Procureur n'en n'est pas moins réellement distinct, en tant que cette qualité donne le pouvoir au Receveur d'intenter & de poursuivre au profit de M. l'Amiral toutes les actions dépendantes du recouvrement de ses droits.

On a prétendu autrefois élever quelques doutes à ce sujet, sur le fondement de cette maxime : que le Roi seul plaide en France par Procureur ; mais on ne prenoit pas garde à l'exception introduite en faveur des Seigneurs Justiciers, dont les Procureurs-d'office sont autorisés à poursuivre tous les droits des Seigneurs qui les ont institués, pardevant leurs Juges. Or si un Seigneur a droit de plaider dans sa Jurisdiction par le ministere & sous le nom de son Procureur-d'office, à plus forte raison l'Amiral, qui par le titre éminent de sa charge a tout droit de Haute-Justice sur la mer, ses ports, havres & rivages, peut-il instituer un Procureur, avec faculté à ce Procureur de former toutes les instances convenables aux intérêts de M. l'Amiral, tant qu'il ne sera question de plaider que dans les Jurisdictions de l'Amirauté.

Siéroit-il même à M. l'Amiral de plaider personnellement dans ces Amirautés, où la justice ne peut être rendue qu'à son nom ; ou voudroit-on qu'il fût Juge & Partie en même temps ?

Par cette considération donc, & plus encore à raison de la dignité de sa charge, il convenoit absolument que l'Amiral eût droit d'établir un Procureur & Receveur pour le recouvrement & la poursuite de ses droits ; aussi cette faculté dont on ne voit point la premiere concession à cause de son ancienneté, lui avoit-elle été confirmée par l'Ordonnance de 1543, article 3 renouvellée par celle de 1584, article 7, & enfin par le présent article.

Depuis ce temps-là, il y a une infinité d'exemples où les Receveurs de M. l'Amiral, tant par instance directe & primitive, que par intervention, ont poursuivi ou reclamé ses droits en Justice, sans que jamais l'on ait prétendu qu'il y eût irrégularité dans les procédures, sous prétexte qu'elles n'étoient pas faites sous le nom précisément de M. l'Amiral : d'où il s'ensuit qu'il y auroit de la témérité à soutenir aujourd'hui, qu'il n'a pas droit de plaider par Procureur, c'est-à-dire, par le ministere de ses Procureurs & Receveurs, tant dans

les Amirautés générales ou particulieres, qu'aux Tables de Marbre. Cela n'empêche pas néanmoins que le Procureur du Roi de l'Amirauté ne prenne souvent des conclusions pour le payement des droits de M. l'Amiral, sans attendre les poursuites du Receveur, sur-tout lorsqu'il y a contravention aux Réglemens, & qu'outre les droits de M. l'Amiral, il échoit de prononcer quelqu'amende ou la confiscation contre les contrevenans.

Dans chaque Siege d'Amirauté, aux Colonies Françoises comme dans le Royaume, il y a un Receveur de M. l'Amiral, article 1, titre 2 du Réglement du 12 Janvier 1717; & ce Receveur a des Commis dans tous les ports obliques, qui lui comptent de leurs recettes particulieres qu'il employe dans son compte général.

Le Receveur établi à la Rochelle, fait aussi la recette dans l'Amirauté des Sables d'Olonne, de même que dans celle de Marennes, quoique ce soit une Amirauté générale.

Pour les fonctions & les obligations du Receveur, voir le titre VI, ci-après.

Il y a un dernier Réglement général de M. le Comte de Toulouse, en date du 13 Juin 1709, pour la régie & perception uniforme des droits de M. l'Amiral dans toutes les Amirautés du Royaume, de même que pour la forme dans laquelle les comptes des Receveurs doivent être rendus.

Par respect pour M. l'Amiral, il n'est pas permis aux Officiers de l'Amirauté de prononcer une condamnation par corps contre son Receveur. Arrêt du Conseil d'Etat, du 3 Février 1661, qui le leur défend à peine de 1500 liv. d'amende, d'interdiction & de répondre des droits dont ils auront ainsi ordonné la restitution.

ARTICLE XIII.

FAISONS défenses à tous Gouverneurs de nos Provinces, Lieutenans-Généraux, Gouverneurs particuliers des Places, & autres Officiers de guerre, de donner aucuns Congés, Passe-ports & Sauf-conduits, pour aller en mer, & à tous Gentils-hommes & Seigneurs de se dire & qualifier Amiraux dans leurs terres, d'exiger, sous ce prétexte, aucun droit, & de ne rien entreprendre sur la charge d'Amiral.

LA Marine, anciennement, étoit trop peu respectable en France, pour que les Amiraux jouissent tranquillement de la plénitude des droits attachés à cette charge dès l'instant de son établissement & par la nature même de son institution.

La Normandie & toute l'Aquitaine soumises aux Anglois, la Bretagne aux Ducs de cette Province, & les côtes de la Méditerranée aux Comtes de Tou-

louse & de Provence ; l'Amirauté de France fut long-temps bornée aux côtes de Picardie, de Boulogne & d'une petite partie de la Flandre.

Dans cet état, l'Amiral de France n'étoit pas assez puissant pour empêcher ou réprimer les entreprises des Seigneurs voisins de la mer, encore moins des Gouverneurs & Commandans des Places maritimes ; il fallut qu'il eût recours à l'autorité royale & qu'il y revint plus d'une fois.

Le premier exemple que nous en avons est dans la Transaction du 30 Août 1377, dont il a déjà été parlé ci-dessus, & que l'on trouve dans le recueil de Fontanon, tome 3, au commencement du titre de l'Amiral ; par laquelle Transaction ayant force de loi, comme ayant été faite sous les yeux du Roi, & ayant été homologuée au Parlement, le Comte & la Comtesse d'Eu furent obligés de se désister des droits d'Amirautés qu'ils avoient tentés d'usurper sur les côtes de leur Terre d'Eu & de Saint Valery.

Le second monument est l'Arrêt du 16 Juillet 1399, cité par le Commentateur sur cet article, rendu contre le Seigneur de la Trémouille, qui se prétendoit Amiral dans ses terres voisines de la mer.

Depuis ce temps-là sont intervenues les Ordonnances de 1480, de 1517, article 20 ; de 1543, article 48 ; de 1584, article 31 ; de 1629, article 450 & 451 ; toutes conformes aux présent article, ou plutôt sur lesquelles cet article a été dressé. Il a encore pour fondement les Arrêts du Conseil des 13 Décembre 1629 ; 7 Mai 1644 ; 5 Mai & 6 Juin 1647 ; 14 Octobre 1650 ; 4 Mars 1654, & 6 Septembre 1661 qui prononçoient même une amende de trois mille livres contre les réfractaires, & l'Ordonnance du 28 Mars 1633, rendue contre le Sieur de Launay, Gouverneur de l'Isle de Ré. Cet article enfin a été renouvellé & confirmé par l'article 2, titre 4 du Réglement du 12 Janvier 1717, concernant les Amirautés des Colonies Françoises.

Il y a de pareilles défenses pour les naufrages, dans l'article 30, titre 9, livre 4, ci-après.

ARTICLE XIV.

DECLARONS au surplus que nous nous sommes réservé le choix & la provision des Vice-Amiraux, Lieutenans-Généraux, & Chefs d'Escadres ; des Capitaines, Lieutenans, Enseignes & Pilotes de nos Vaisseaux, Frégates & Brûlots, des Capitaines & Officiers des Ports & Garde-Côtes, des Intendans, Commissaires, Contrôleurs-généraux & particuliers, Garde-Magasins & généralement de tous autres Officiers de Guerre & de Finance, ayant emploi & fonction dans la Marine ; ensemble tout ce qui peut concerner les Constructions & Radoubs de nos Vaisseaux,

l'achat de toute ſorte de marchandiſes & munitions pour les Magaſins & Armemens de Mer, & l'arrêté des états de toutes les dépenſes faites par les Tréſoriers de la Marine.

LE Roi s'étant déjà réſervé ces mêmes droits par l'article 10 du Réglement du 12 Novembre 1669, attaché ſous le Contre-ſcel de l'Edit du même mois portant rétabliſſement de la charge d'Amiral.

On comprend par l'étendue du pouvoir attaché à cette charge avant que ces droits en fuſſent déſunis, de quelle importance elle étoit ; c'eſt auſſi ce qui la fit ſupprimer par Edit du mois de Janvier 1627, ſur la démiſſion que Henri de Montmorency en avoit donnée au mois d'Octobre 1626. Ainſi le Roi, en la rétabliſſant, ne pouvoit pas manquer d'en diſtraire ces droits pour ſe les réſerver. Cela n'empêche pas néanmoins que cette charge ne ſoit encore une des plus belles & des plus importantes charges de la Couronne & de l'Etat.

La plus conſidérable de toutes les commiſſions que M. l'Amiral ait conſervé, eſt le droit de conférer celle de Secrétaire général de la Marine.

Les fonctions de ce Secretaire, ſont d'aſſiſter aux Conſeils tenus pour les affaires de la Marine; d'opiner lors des Jugemens qui y ſont rendus ſur les priſes, &c. au nom de M. l'Amiral; de contre-ſigner tous les Congés & Paſſe-ports, avec les Commiſſions en guerre qui doivent être délivrées aux Capitaines, & généralement tous les ordres adreſſés aux Officiers de l'Amirauté & autres perſonnes, de la part de M. l'Amiral. Tous les détail enfin de la charge d'Amiral lui ſont confiés : c'eſt à lui qu'il faut s'adreſſer pour cela, & ce ne ſont que les affaires extraordinaires & importantes qu'il faut porter directement à M. l'Amiral.

Il n'a beſoin, pour exercer les fonctions de cette place, que de la Commiſſion de M. l'Amiral qui tient lieu de proviſions, étant notifiée aux Officiers de chaque Amirauté ; & l'enregiſtrement en doit être fait au Greffe, ſans aucune formalité. Quoique ce ne ſoit qu'une Commiſſion, cette place y eſt qualifiée *Charge*, pour la diſtinguer des autres Commiſſions.

Le ſieur Louis Matharel fut nommé à cette charge par M. le Duc de Vendôme, le 31 Octobre 1658; avant lui elle avoit été exercée ſucceſſivement par les ſieurs de Loynes, Laboulaye & Chapelain, & autres avant eux encore.

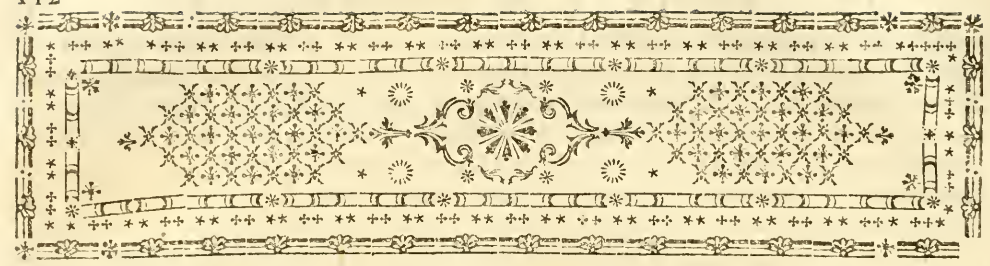
Après le ſieur Matharel, le ſieur Fouin en fut pourvu en 1673 ; & après le décès de celui-ci, le Roi Louis XIV y nomma M. Jean-Baptiſte-Henri du Trouſſet, Ecuyer, Sieur de Valincour, le 21 Octobre 1688 en attendant la majorité de M. le Comte de Toulouſe. M. le Comte de Toulouſe étant devenu majeur, lui en accorda les proviſions le 2 Janvier 1695.

A M. de Valincourt a ſuccédé le 25 Janvier 1730, M. Michel-René l'Enfant, ſur la démiſſion duquel, pour ſes infirmités, M. François de Romieu de la Grange, a été nommé à cette place le 2 Mai 1738, il l'a remplie durant près de vingt ans, d'une maniere diſtinguée, qui a juſtifié parfaitement le choix du grand Prince qui l'y avoit appellé. Son âge, & plus encore la foibleſſe de ſa vue, ne lui ayant pas permis de continuer d'avantage l'exercice d'une charge

auſſi pénible, ſur-tout pendant la guerre; S. A. S. a bien voulu agréer ſa démiſſion en lui donnant des marques ſenſibles de la ſatisfaction qu'elle avoit de ſes ſervices. Il a été heureuſement remplacé par M. Germain-Pierre Blanche-Barbe, Sieur de Grand-Bourg, Conſeiller du Roi en ſes Conſeils, Maître ordinaire en ſa Chambre des Comptes, Grand-Maître Enquêteur, & Général Réformateur honoraire des Eaux & Forêts de France. Ses proviſions ſont du 3 Octobre 1757.

Anciennement le Secretaire-général de la Marine avoit voix délibérative lors du jugement des priſes. Cette prérogative avoit été ſuſpendue à l'occaſion de l'établiſſement, en 1672, d'une commiſſion pour le Jugement des priſes, ſous prétexte qu'il avoit été réglé que le Secretaire-général de la Marine ſigneroit les Jugemens. Et quoique cette commiſſion eût été ſupprimée en 1695, pour rendre à M. le Comte de Toulouſe, devenu majeur, le droit de juger les priſes, comme l'avoient exercé les Amiraux ſes prédéceſſeurs, le Secretaire-général de la Marine ne recouvra pas en même-temps la voix délibérative qu'avoient auſſi eu ſes prédéceſſeurs. Ce ne fut que par Arrêt du Conſeil du 13 Août 1707, qu'elle lui fut rendue, & depuis ce temps-là, ſes ſucceſſeurs en ont conſtamment conſervé le droit. Voyez l'article 21 du titre des priſes, qui eſt le titre 9, livre 3.





TITRE SECOND.

DE LA COMPETENCE DES JUGES DE L'AMIRAUTÉ.

AUTREFOIS il n'y avoit pour Juges d'Amirauté que les Lieutenans de M. l'Amiral, & autres Officiers par lui nommés & institués.

Cet ordre subsista jusqu'à l'Edit du mois d'Avril 1554, par lequel Henri II, sans préjudicier au droit de nomination de l'Amiral, érigea en titre d'Office les charges de Judicature de l'Amirauté, depuis lequel temps les Officiers de cette Jurisdiction ont été & sont encore, tout à la fois Officiers Royaux & Officiers de M. l'Amiral.

Mais dans le temps de cette création, il y avoit alors peu de Sieges d'Amirauté. Ils ont été depuis assez multipliés en différens temps, notamment en 1691, & le nombre des Officiers a été aussi augmenté par l'Edit du mois de Mai 1711. Enfin, par le Réglement du 12 Janvier 1717, il en a été établi dans toutes les Colonies Françoises. Pour tout ceci, voyez les articles 1 & 2 du titre précédent.

ARTICLE PREMIER.

LEs Juges de l'Amirauté connoîtront privativement à tous autres, *& entre toutes personnes de quelque qualité qu'elles soient, même privilégiées, François & Etrangers, tant en demendant qu'en défendant,* de tout ce qui concerne la construction, les agrêts & apparaux, avitaillement & équipement, vente & adjudication des vaisseaux.

DÈs qu'il y a eu un Amiral en France, il y a eu des Juges d'Amirauté, pour connoître privativement à tous autres Juges, des causes maritimes, tant au criminel qu'au civil, & entre quelques personnes que ce fût.

C'est ce que prouvent toutes les anciennes Ordonnances, à la tête desquelles on peut mettre la Transaction du 30 Août 1377, dont il a déjà été parlé plusieurs fois sur le titre précédent.

S'il

S'il y a eu quelque variation ou explication dans la suite, ce n'a pas été sur le fond de la Jurisdiction; mais seulement pour déclarer quelles causes étoient ou n'étoient pas de la compétence de l'Amirauté.

Mais il n'y a jamais eu de contestation par rapport aux objets exprimés dans cet article qui concernent, *la construction, les agrêts & apparaux, armement, avitaillement & équipement, vente & adjudication des vaisseaux.*

Et en effet, quelle seroit l'attribution des Juges de l'Amirauté, s'ils ne connoissoient pas de ces sortes de causes ?

Non-seulement pour tout ce qui est exprimé dans cet article, mais encore pour les autres cas énoncés dans les articles suivans, & indistinctement pour toutes les causes déclarées de la compétence de l'Amirauté, les Officiers de cette Jurisdiction sont fondés à en connoître comme Juges privilégiés, *privativement à tous autres Juges*, & à leur exclusion, avec droit d'évoquer celles de ces causes qui seront portées devant d'autres Juges, & de faire défenses aux Parties de plaider ailleurs que pardevant eux, à peine d'amende & de nullité des procédures; cependant voyez *infrà*, article 15.

La condition & la qualité des personnes n'y font rien, dès que la cause est de la compétence de l'Amirauté, c'est là qu'elle doit être traitée. Arrêt d'enregistrement de l'Ordonnance du mois de Février 1543.

Entre toutes personnes mêmes privilégiées; c'est-à-dire, entre nobles & roturiers, laïques ou ecclésiastiques, seigneurs ou tenanciers : & cela sans avoir égard au renvoi qui pourroit être requis pardevant d'autres Juges, soit de la Jurisdiction Consulaire, soit du Conservateur, tant des priviléges de l'Université que de ceux des Foires de Lyon, ni à aucunes lettres de *committimus*, ou autres évocatoires. Arrêt du Conseil d'Etat du Roi, du 19 Avril 1750, qui, sans s'arrêter à l'Arrêt du Parlement de Paris, du 20 Janvier de la même année, ni de la Sentence des Requêtes du Palais du 24 Octobre de l'année précédente 1749, a ordonné que la présente Ordonnance seroit exécutée selon sa forme & teneur; en conséquence a renvoyé les Parties à se pourvoir pour le fait en question, au Siege de l'Amirauté de la Rochelle, avec défenses de faire ailleurs aucunes poursuites, à peine de nullité, cassation des procédures & de tous dépens, dommages & intérêts.

Il s'agissoit d'un sixieme d'intérêt que le sieur Jean le Maître de la Martiniere, Trésorier-général des Fortifications, avoit pris dans l'armement d'un navire du sieur Jean Vivier, pour raison de quoi y ayant eu contestation à l'Amirauté, ledit sieur de la Martiniere s'étoit pourvu aux Requêtes du Palais, en vertu de son *committimus*. Cet Arrêt du Conseil a pour base, l'article 26 titre 4 de l'Ordonnance du mois d'Août de 1669, concernant les *committimus*.

François ou étrangers, sans excepter même les Consuls, qui faisant commerce, ne peuvent se servir du privilege du Consulat pour décliner la Jurisdiction. Article 12, titre des Consuls, ci-après. Il seroit singulier en effet, que des Etrangers puissent demander justice en France contre des sujets du Roi, & que ceux-ci n'eussent pas le même avantage contre les Etrangers commerçans dans le Royaume. Au surplus, il s'ensuit de là, qu'un Etranger peut tout de même poursuivre un autre Etranger pour fait maritime devant les Juges de l'Amirauté du lieu où l'engagement a été contracté; argument de l'article 18, titre

12 de l'Edit du Commerce, du mois de Mars 1673. Jurisdiction de la Marine, article 2. Ordonnance de 1584, article 3, & non s'il a été contracté hors le Royaume. Arrêt du Parlement d'Aix du 22 Avril 1695, au profit de Villereal pere & fils, marchands Juifs de Livourne, contre des marchands Arméniens.

Tant en demandant qu'en défendant, sans qu'il soit question de donner caution, *judicatum solvi*, parce qu'en fait de commerce tous les hommes sont regardés comme s'ils étoient de la même nation; & sans que le défendeur puisse demander son renvoi devant le Juge de sa nation ou de son domicile; parce que c'est la nature de la cause qui fonde la Jurisdiction lorsqu'elle est privilégiée. Cela s'entend néanmoins, sauf le privilege du Consulat; sur quoi voir, ci-après, l'article 12 du titre des Consuls.

J'ai dit d'abord que dès qu'il y a eu un Amiral en France, il y a eu des Juges d'Amirauté; il faut pourtant en excepter la Bretagne, où les Sieges d'Amirauté n'ont été établis que par Edit de 1691. Auparavant c'étoient les Juges ordinaires qui connoissoient des matieres maritimes: & de là vient qu'avant cette époque, les ordres concernans l'Amirauté, qui regardoient les Officiers de Justice, étoient conçus en ces termes, *enjoint aux Officiers de l'Amirauté & Juges compétens, connoissans des causes maritimes;* au lieu que depuis il n'a plus été parlé que des Officiers de l'Amirauté.

Il faut aussi excepter les Isles & Colonies Françoises, où les Sieges d'Amirauté n'ont été établis que par le Réglement du 12 Janvier 1717, revêtu de Lettres-patentes du même jour, enrégistrées au Parlement le 12 Mai de la même année. La compétence de ces Amirautés est la même que celle des Amirautés de France; article 4, titre 1 dudit Réglement. Chacun de ces Sieges n'est composé que d'un Lieutenant, d'un Procureur du Roi, d'un Greffier & d'un ou deux Huissiers; article 5 du même Réglement.

ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT
DU ROI,

Qui maintient les Officiers des Amirautés dans le droit de connoître en premiere instance, & privativement à tous autres Juges, des cas dont la compétence leur est attribuée par l'Ordonnance de la Marine, du mois d'Août 1681, & qui fait défenses de procéder ailleurs que devant lesdits Officiers d'Amirauté, à peine de nullité, cassation de procédures, & de tous dépens, dommages & intérêts.

Du 19 Avril 1750.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ÉTAT.

SUR la Requête présentée au Roi en son Conseil, par Louis-Jean-Marie de Bourbon, Duc de Penthievre, Amiral de France; contenant qu'il est obligé par le devoir de sa charge de se pourvoir à Sa Majesté, contre un Arrêt du Parlement de Paris, rendu sur l'avis du Parquet le 20 Janvier dernier, qui autorise l'exercice du droit de *Committimus* sur les matieres qui sont expressément comprises dans la Jurisdiction & compétence des Sieges d'Amirauté, par l'Ordonnance de la Marine du mois d'Août 1681: le fait est, que le sieur Jean Vivier, Négociant

à la Rochelle, ayant fait armer audit port, en l'année 1749, un navire nommé le Saint-Charles, destiné pour la traite des Noirs, le sieur Jean le Maître de la Martiniere, Trésorier-général des Fortifications, accepta dans ledit armement un sixieme d'intérêt, à compte duquel il fit payer une somme de six mille livres : Que ledit sieur Vivier étant venu à décéder pendant que le navire étoit en rade, divers créanciers formerent opposition aux scellés mis sur ses effets, & s'étant pourvus devant les Officiers de l'Amirauté de la Rochelle, pour obtenir la vente du navire, ses agrês & apparaux, il fut procédé à cet effet de l'autorité de cette Jurisdiction ; Que sur deux oppositions formées à cette vente, à la requête du sieur le Maître de la Martiniere, il fut ordonné ensuite de la premiere, que la vente auroit lieu, sous la réserve de ses droits ; & à l'égard de la seconde, que l'acquéreur du navire en remettroit le prix à la caisse de la Direction ; Que le sieur de la Martiniere ayant ensuite, en vertu de son privilege de *Committimus*, fait assigner la veuve du sieur du Vivier aux Requêtes du Palais, pour le payement de la somme de six mille livres par lui reclamée, il forma en même-temps, devant la même Jurisdiction, une instance de préférence contre les autres Créanciers ; Que la veuve Vivier déclina cette Jurisdiction, demandant son renvoi devant les Officiers de l'Amirauté de la Rochelle, & qu'elle en fut déboutée par Sentence des Requêtes du Palais, du 24 Octobre de l'année derniere, dont elle interjetta appel, comme de Juges incompétens, au Parlement de Paris, où elle réitéra la demande du renvoi devant l'Amirauté de la Rochelle ; Que le sieur le Maître de la Martiniere déclara alors qu'il n'entendoit point être intéressé dans l'armement du navire le Saint-Charles, pour la somme de six mille livres qu'il avoit fournie au sieur Vivier, & qu'il se restraignoit à réclamer le payement de ladite somme, avec intérêt du jour de la demande, voulant, à la faveur de cette déclaration, convertir son action en une simple créance qu'il estimoit devoir être étrangere à la Jurisdiction de l'Amirauté ; sur quoi est intervenu l'Arrêt du Parlement de Paris, du vingt Janvier dernier, rendu sur l'avis du Parquet, par lequel la Sentence des Requêtes du Palais contre la veuve du sieur Vivier auroit été confirmée, & ladite veuve déboutée du renvoi par elle demandé devant l'Amirauté de la Rochelle ; les moyens proposés par le Suppliant contre ledit Arrêt, consistant en premier lieu, en ce qu'il est directement contraire aux dispositions portées par l'Article premier, titre deuxieme, au Livre premier de l'Ordonnance du mois d'Août 1681, qui attribue aux Juges de l'Amirauté, privativement à tous autres, & entre toutes personnes de quelque qualité qu'elles soient, même privilégiées, François & Etrangers, tant en demandant qu'en défendant, la connoissance de tout ce qui concerne la construction, armement, avituaillement & équipement, vente & adjudication des vaisseaux ; à l'Article deux du même Titre, qui déclare de leur compétence, toutes actions procédant de Chartes-parties, Connoissemens ou Police de chargement, frêt ou nolis, & généralement de tout contrat concernant le commerce de la mer, nonobstant toutes soumissions & privileges à ce contraires, & à l'Article quinze du susdit Titre ; qui fait défenses à tous Juges, même aux Requêtes de l'Hôtel du Palais, & au Grand-Conseil, de prendre aucune connoissance des cas ci-dessus, circonstances & dépendances, & à tous négocians & autres d'y procéder pour raison de ce, à peine d'amende arbitraire ; d'où il résulte que l'exclusion des privileges étant spécialement portée dans le cas où se trouvoit le sieur de la Martiniere, il n'a pas pu faire valoir le sien aux Requêtes du Palais, s'agissant, dans le fonds de sa demande, d'une association dans l'armement dudit navire, en conséquence de laquelle il avoit payé à compte la somme de six mille livres, qu'il a ensuite réclamée. Les autres moyens rapportés dans la Requête du Suppliant, consistent en ce que le Sr. le Maître de la Martiniere n'a pas pu, pour parvenir à user de son privilege, changer la nature de son action, & la convertir en une simple créance, en éludant ainsi le déclinatoire de la veuve Vivier ; qu'il n'étoit pas en son pouvoir d'être, ou de ne pas être associé à l'armement du navire, que quoique la vente en eût été faite, il étoit représenté par les deniers qui en proviennent ; que s'il y avoit de la perte, le sieur le Maître devoit y participer pour son sixieme, de même qu'il auroit profité du bénéfice, s'il y en avoit eu ; que quand même il s'agiroit de savoir s'il devoit être considéré comme associé ou non à l'armement, ou s'il pouvoit renoncer à cette association, la question ne pourroit être portée ailleurs que devant les Officiers de l'Amirauté, parce qu'elle rouloit toujours sur l'exécution que doit avoir un contrat concernant le commerce de mer ; requéroit à ces causes, le Suppliant, qu'il plût à Sa Majesté casser & annuller la Sentence des Requêtes du Palais du 24 Octobre de l'année derniere, & l'Arrêt du 20 Janvier dernier, comme contraires

aux Articles un, deux & quinze, du Titre deuxieme, au Livre premier de l'Ordonnance de la Marine, du mois d'Août 1681, ordonner que les dispositions portées par lesdits Articles seront exécutées selon leur forme & teneur; en conséquence, que les Parties seront tenues de se pourvoir, pour le fait dont il s'agit, circonstances & dépendances, pardevant les Juges de l'Amirauté de la Rochelle, & leur fait défense de faire aucune poursuite ailleurs, à peine de nullité, cassation de procédures, & de tous dépens, dommages & intérêts. Vu ladite Requête, les Articles I, II & XV, au Titre II du Livre premier de l'Ordonnance de la Marine, du mois d'Août 1681: un cahier de copies de Lettres, qui établissent que le sieur le Maître de la Martiniere étoit interessé pour un sixieme, avec le sieur du Vivier, dans l'armement du navire le Saint-Charles; la Sentence de l'Amirauté de la Rochelle, du 8 Juillet 1749, qui ordonne la vente dudit navire, les Affiches & le Procès-verbal de vente, les Assignations données à la requête du sieur le Maître de la Martiniere, à la veuve Vivier & aux Créanciers de la succession, devant les Requêtes du Palais, en vertu de son privilege de Committimus: Vu aussi la Sentence des Requêtes du Palais du 24 Octobre 1749, & l'Arrêt du Parlement de Paris, du vingt Janvier dernier: Sa Majesté étant en son Conseil, sans s'arrêter à l'Arrêt du Parlement de Paris, du 20 Janvier dernier, ni à la Sentence des Requêtes du Palais du 24 Octobre précédent, qu'elle a cassés & annullés, a ordonné & ordonne, que les Articles I, II & XV, du Titre II, au Livre premier de l'Ordonnance de la Marine, du mois d'Août 1681, seront exécutés selon leur forme & teneur; en conséquence, veut & entend Sa Majesté, que les Parties soient tenues de se pourvoir, pour le fait dont il s'agit, circonstances & dépendances, au Siege de l'Amirauté de la Rochelle, leur faisant défenses de faire aucunes poursuites ailleurs, à peine de nullité, cassation de procédures, & de tous dépens, dommages & intérêts. Fait au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Versailles le dix-neuvieme Avril mil sept cent cinquante.

Signé, ROUILLÉ.

RÉGLEMENT

Concernant les Sieges d'Amirauté que le Roi veut être établis dans tous les ports des Isles & Colonies Françoises, en quelque partie du Monde qu'elles soient situées.

Du 12 Janvier 1717.

LE Roi s'étant fait représenter l'Ordonnance rendue par le feu Roi en l'année 1681, sur le fait de la Marine, pour être gardée & observée dans son Royaume, Terres & Pays de son obéissance, ce qui n'a point eu lieu jusqu'à présent, attendu qu'il n'y a point encore d'Amirautés établies dans les Colonies de l'Amérique ni des Indes Orientales, ce qui donne occasion à toutes sortes de Juges & de Praticiens de s'attribuer la connoissance des affaires maritimes, sans aucune capacité ni connoissance des Ordonnances, ce qui cause un préjudice considérable au commerce & à la navigation, que les Rois, prédécesseurs de Sa Majesté, ont toujours regardées comme affaires très-importantes, & qui ne pouvoient être bien administrées que par des Ordonnances particulieres, & par des Jurisdictions établies exprès pour les faire observer; Sa Majesté, de l'avis du Duc d'Orléans son oncle, Régent, a résolu le présent Réglement.

TITRE PREMIER.

Des Juges de l'Amirauté & de leur compétence.

ARTICLE PREMIER.

Il y aura à l'avenir dans tous les ports des Isles & Colonies Françoises, en quelque partie du Monde qu'elles soient situées, des Juges pour connoître des causes Maritimes, sous le nom d'Officiers d'Amirauté, privativement à tous autres Juges, & pour être par eux lesdites causes jugées suivant l'Ordonnance de 1681, & autres Ordonnances & Réglemens touchant la Marine.

II. La nomination desdits Juges appartiendra à l'Amiral, comme en France, sans toutes fois qu'ils puissent exercer qu'après avoir sur ladite nomination obtenu une Commission de Sa Majesté au grand Sceau, laquelle Commission sera révocable *ad Nutum*.

III. Ils pourront être choisis parmi les Juges des Jurisdictions ordinaires, sans être obligés de prendre des lettres de compatibilité ; rendront la justice au nom de l'Amiral, conformément à l'Ordonnance de 1681, & au Réglement de 1669 ; & les appels de leurs Sentences seront relevés en la maniere prescrite par ladite Ordonnance, & ainsi qu'il sera expliqué ci-après ; ils ne pourront en même-temps être Juges de l'Amirauté & Officiers des Conseils Supérieurs.

IV. Leur Compétence sera la même qui est expliquée par l'Ordonnance de 1681. Livre premier, Titre II, & par l'Edit de 1711.

V. Il y aura dans chaque Siege d'Amirauté, un Lieutenant, un Procureur du Roi, un Greffier & un ou deux Huissiers, suivant le besoin, avec les mêmes fonctions qui leur sont attribuées dans l'Ordonnance de 1681.

VI. Les Lieutenans & les Procureurs du Roi, seront reçus au Tribunal où se porteront les appels de leurs Sentences ; les Greffiers & les Huissiers seront reçus par les Officiers de leur Siege.

VII. Les Lieutenans & les Procureurs du Roi ne pourront être reçus qu'ils ne soient âgés de vingt-cinq ans ; seront dispensés d'être gradués pourvu toutefois qu'ils ayent une connoissance suffisante des Ordonnances & des affaires maritimes, sur lesquelles ils seront interrogés avant que d'être reçus.

VIII. Les Lieutenans rendront la Justice & tiendront des Audiences dans le lieu où se rend la Justice ordinaire, & on conviendra des jours & des heures, afin que cela ne fasse point de confusion.

IX. En cas d'absence, mort, maladie ou récusation d'aucun desdits Officiers, ses fonctions seront faites par le Juge ordinaire le plus prochain, jusqu'à ce qu'il y ait été pourvu, lequel Juge sera tenu de faire mention expresse dans ses Sentences & procédures de sa Commission.

X. Le Greffier sera tenu de se conformer exactement à l'Ordonnance de 1681, pour ce qui regarde ses fonctions ; & en cas d'absence, mort ou maladie, il y sera commis par le Lieutenant jusqu'à ce qu'il y ait été pourvu.

XI. Les Huissiers seront reçus & exploiteront conformément à l'Ordonnance de 1681, excepté pour ce qui regarde la visite des bâtimens dont les Officiers d'Amirauté sont chargés par l'Edit de 1711, & qui se fera en la maniere expliquée ci-après.

XII. Les Procureurs du Roi & les Greffiers seront obligés de tenir des Registres, ainsi qu'il est prescrit par l'Ordonnance de 1681, & si ces Officiers sont choisis parmi ceux des Jurisdictions ordinaires, ils tiendront leurs Registres distincts & séparés pour chaque Jurisdiction & sans que les affaires de l'une soient confondues avec celles de l'autre.

TITRE II.

Du Receveur de l'Amiral.

ARTICLE PREMIER.

Dans tous les lieux où il y aura des Officiers de l'Amirauté, l'Amiral pourra établir un Receveur pour délivrer les congés & faire les fonctions prescrites au Titre VI, Livre premier de l'Ordonnance de 1681.

TITRE III.

Des Procedures & des Jugemens.

ARTICLE PREMIER.

Les affaires de la compétence de l'Amirauté seront instruites & jugées conformément à l'Ordonnance de 1681, & les appels seront portées au Conseil supérieur, où ressortit la Justice ordinaire du lieu.

Les demandes pour le payement de partie ou du total de la cargaison d'un vaisseau prêt à faire voile pour revenir en France, seront jugées sommairement & exécutées nonobstant l'appel & sans préjudice d'icelui, & les détempteurs desdites marchandises contraints par la vente de leurs effets, même par corps s'il est besoin, a en acquitter le prix ; lorsqu'il ne s'agira que d'un payement non contesté, & s'il y a quelque question incidente, la Sentence de l'Amirauté sera toujours exécutée par provision, nonobstant l'appel & sans préjudice d'icelui en donnant caution.

TITRE IV.

Des Congés & Rapports.

ARTICLE PREMIER.

Aucun Vaisseau ne sortira des Ports & Havres desdites Colonies & Etablissemens François, pour faire son retour en France ou dans quelqu'autre Colonie ; ou pour aller directement en France ou dans les autres Colonies, sans Congé de l'Amiral, enregistré au Greffe de l'Ami-

rauté du lieu de son départ, à peine de confiscation du vaisseau & de son chargement.

II. Fait, Sa Majesté, défenses à tous Gouverneurs desdites Colonies, ou Lieutenans-Généraux Particuliers des Places, & autres Officiers de guerre de donner aucun Congés, Passe-ports & sauf-conduits pour aller en mer; & à tous Maîtres, Capitaines de vaisseaux d'en prendre sous peine, contre les Maîtres & Capitaines qui en auront pris, de confiscation du vaisseau & marchandises, & contre ceux qui auront donné lesdits Congés, Passe-ports & sauf-conduits d'être tenus des dommages & intérêts de ceux à qui ils en auront fait prendre.

III. Ne seront néanmoins, les Maîtres, tenus de prendre aucun Congé pour retourner au port de leur demeure, s'il est situé dans l'étendue de l'Amirauté où ils auront fait leur décharge.

IV. Lorsque les Gouverneurs - Généraux ou Particuliers, auront à donner à quelques Maîtres ou Capitaine de vaisseau des ordres dont l'exécution sera importante pour le service de Sa Majesté, ils les mettront au dos du Congé de l'Amiral, signé d'eux, & suivant la formule qui sera mise ci-après.

V. Les Maîtres des bâtimens dont la navigation ordinaire consiste à porter des sucres ou autres marchandises, d'un port à l'autre, dans la même isle, comme aussi ceux qui navigueront d'isle en isle, & iront de la Martinique aux isles de la Guadeloupe, Grenade, Grenadins, Tabaco, Marie - Galande, Saint - Martin, Saint-Barthelemi, Saint-Vincent, Sainte - Alouzie & la Dominique, & ceux qui iront de l'isle de Cayenne à la province de Guyanne, & de la côte de Saint Domingue, à l'isle de la Tortue, prendront des Congés de l'Amiral, lesquels leur seront donnés pour un an.

VI. Ceux qui font leur commerce ordinaire à l'isle Royale de port en port, ou qui iront aux isles adjacentes, isle de Sable, à celle du Golfe Saint-Laurent, & aux côtes dudit Golfe, prendront aussi des Congés de l'Amiral, lesquels leur seront donnés pour un an, mais s'ils viennent à Quebec ils y prendront un nouveau Congé.

VII. Les Maîtres desdits bâtimens, avant de recevoir leur Congé, feront au Greffe leur soumission de n'aller dans aucune isle ou côte étrangere, à peine de confiscation du vaisseau & marchandises & de 300 livres d'amende, dont ils donneront caution.

VIII. Les Maîtres des bâtimens qui navigueront dans le fleuve & golfe de Saint-Laurent, prendront aussi des Congés de l'Amiral, lesquels leur seront donnés pour un an, lesquels Congés pour un an, seront toujours datés du premier Janvier de l'année où ils seront délivrés.

Ceux qui de Quebec iront à l'isle Royale, seront tenus d'en prendre pour chaque voyage.

IX. Les Congés pour les vaisseaux qui doivent retourner en France, ne pourront être délivrés par le Receveur, ni enrégistrés à l'Amirauté qu'après en avoir averti le Gouverneur de la Colonie, & ne pourront lesdits vaisseaux ramener aucun passager ni habitant, sans la permission expresse desdits Gouverneurs.

X. Les Congés pour la pêche ne pourront être délivrés que du consentement des Gouverneurs, qui auront attention à empêcher qu'on n'en abuse pour faire le commerce avec les étrangers.

XI. Tous les Maîtres ou Capitaines de navires arrivant dans les Colonies & autres établissemens François, seront tenus de faire leur rapport au Lieutenant de l'Amirauté, vingt-quatre heures après leur arrivée au Port, à peine d'amende arbitraire.

XII. Excepté seulement ceux qui arrivant à l'Isle Royale, pour la pêche, entreront dans les ports ou havres où il n'y aura pas d'Amirauté, auquel cas, ils seront seulement tenus de faire leur rapport à l'Amirauté la plus prochaine, dans un mois, au plus tard, du jour de leur arrivée sous les mêmes peines.

XIII. Dispense, Sa Majesté, les Maîtres des bâtimens énoncés dans les Articles III, V & VI du présent Titre, de faire leur rapport; ils seront seulement tenus de faire viser par le Greffier de l'Amirauté leur Congé à chaque voyage, si ce n'est qu'ils ayent trouvé quelque débris, vu quelque Flotte ou fait quelque rencontre considérable à la mer, dont ils feront leur rapport aux Officiers de l'Amirauté qui les recevront sans frais.

XIV. Défend, Sa Majesté, aux Maîtres de décharger aucunes marchandises avant que d'avoir fait leur rapport, si ce n'est en cas de peril éminent, à peine de punition corporelle contre les Maîtres, & de confiscation des marchandises déchargées.

XV. Le Procureur du Roi de chaque Siege d'Amirauté sera tenu, à la fin de chaque année, d'envoyer à l'Amiral un Etat des Officiers de sa Jurisdiction & de ce qui s'y est passé de plus considérable, comme aussi la liste des bâtimens qui y seront arrivés avec le jour de leur arrivée & de leur départ, suivant la formule qui lui en sera donnée.

XVI. Il est défendu à tous Marchands, Maîtres, Capitaines & autres gens de mer naviguans dans les mers de l'Amérique, d'y faire aucun

commerce avec les étrangers, & d'aborder dans ce dessein aux côtes ou isles de leurs établissemens; sous peine, pour la premiere fois, de confiscation des vaisseaux qui y auront été, & de leur chargement; & des galeres, en cas de récidive, contre le Maître & les Matelots qui auront fait cette navigation.

XVII. Les Maîtres & Pilotes, en faisant leur rapport, représenteront leur Congé, déclareront le temps & le lieu de leur départ, le port & le chargement de leurs navires, la route qu'ils auront tenue, les hazards qu'ils auront courus, les désordres arrivés dans leurs vaisseaux, & toutes les circonstances de leur voyage; représenteront aussi leur journal de voyage qui leur sera remis, s'ils le desirent, par les Officiers de l'Amirauté au bout de huit jours, & sans frais, après qu'ils en auront extrait les choses qui pourront servir à assurer ou perfectionner la navigation, dont ils auront soin de rendre compte à l'Amiral tous les trois mois.

XVIII. Les Capitaines & Maîtres des Vaisseaux arrivant des Colonies Françoises dans les ports de France, seront tenus en faisant leur rapport de déclarer comme ils ont été reçus dans les Colonies; de quelle maniere s'y rend la Justice, quels frais & quelles avaries ils ont été obligé de payer depuis leur arrivée jusqu'à leur départ: Enjoint, Sa Majesté, aux Officiers d'Amirauté d'interroger exactement les Maîtres & Capitaines, sur ces articles; de recevoir les plaintes des passagers & Matelots qui en auront à faire, & d'en dresser un procès-verbal qu'ils seront tenus d'envoyer à l'Amiral de France.

TITRE V.

De la Visite des Vaisseaux.

ARTICLE PREMIER.

A l'arrivée des Vaisseaux, la visite sera faite par les Officiers de l'Amirauté, suivant l'Edit de 1711. Ils observeront de quelles marchandises ils seront chargé, quel est leur équipage, quels Passagers ils amenent, & feront mention du jour de l'arrivée du vaisseau, & en dresseront leur Procès-verbal.

II. La visite des Vaisseaux destinés à retourner en France, se fera avant leur chargement par les Officiers d'Amirauté avec un Charpentier nommé, & en présence du Maître qui sera tenu d'y assister sous peine d'amende arbitraire, pour examiner si le vaisseau est en état de faire le voyage; sera faite aussi la visite des Agrêts & Apparaux en présence d'un ou deux Capitaines nommés par les Officiers d'Amirauté, à l'effet de voir s'ils sont suffisans pour le voyage, & seront tenus les Maîtres qui se préparent à charger le Vaisseau, d'en avertir les Officiers d'Amirauté, deux jours avant de commencer, sous peine, contre les contrevenans, de les faire décharger & recharger à leurs dépens.

III. Ils prendront la déclaration du Maître & de l'Ecrivain ou du Dépensier, de l'état, qualité & quantité des vituailles, pour juger si elles sont convenables & suffisantes pour la longueur du voyage & le nombre de l'Equipage & des Passagers: & ne pourra la quantité des vituailles être moindre de soixante rations, & de deux tiers de barrique d'eau pour chaque personne.

IV. Si les deux tiers de l'Equipage soutiennent contre la déclaration du Maître & de l'Ecrivain ou Dépensier que les vituailles ne sont pas de bonne qualité, ou qu'il n'y en a pas la quantité portée par la déclaration, les Officiers d'Amirauté en feront la vérification, & en cas que la déclaration se trouve fausse, le Maître & l'Ecrivain seront condamnés chacun en cent livres d'amende, & à prendre les vituaille ainsi qu'il sera ordonné, ce qui sera exécuté à la diligence du Procureur du Roi, & de celui des Matelots que les deux tiers de l'Equipage nommeront; le prix desdites vituailles sera pris sur le corps du vaisseau, & même sur le chargement dont on pourra vendre jusqu'à la concurrence du prix desdites vituailles, sauf à être supportée ladite dépense par qu'il appartiendra, ce qui sera réglé par les Officiers d'Amirauté du lieu où le vaisseau fera son retour.

V. Sera, par lesdits Officiers d'Amirauté, dressé un Procès-verbal de l'état du vaisseau, des agrêts & apparaux & des vivres, duquel procès-verbal il sera délivré aux Maîtres une copie qu'ils seront tenus de représenter à l'Amirauté du lieu de leur retour, sous peine d'amende arbitraire.

Pour ce qui est des frais de Justice, expéditions des Congés, & autres procédures, ils seront reçus par les Officiers de l'Amirauté sur le même pied qu'ils ont été reçus jusqu'à présent par les Juges ordinaires; & s'il arrivoit quelque difficulté à cet égard, elle sera réglée par provision par le Conseil supérieur, se réservant, Sa Majesté, de les régler particulierement & en détail par un Tarif exprès qu'Elle fera arrêter en son Conseil, sur les avis & instructions que les Officiers des Conseils supérieurs, Intendans, Négocians, & autres que Sa Majesté jugera à propos de consulter, auront ordre d'envoyer incessamment; lequel Tarif ordonné par Sa Majesté, sera imprimé & exposé dans le lieu le plus apparent du Greffe, afin que tout le monde puisse y avoir recours.

Mande & ordonne, Sa Majesté, à Monsieur le Comte de Toulouse, Amiral de France, de tenir la main à l'exécution du présent Réglement, de le faire publier, afficher & enrégistrer par-tout où besoin sera.

FAIT à Paris le douzieme jour de Janvier mil sept cent dix-sept. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX.

Registrées, ouï & ce requérant le Procureur-général du Roi, pour être exécutées selon leur forme & teneur, & copies collationnées envoyées aux Siéges de l'Amirauté du ressort, pour y être lues, publiées & registrées: Enjoint aux Substituts du Procureur-général du Roi d'y tenir la main & d'en certifier la Cour, dans un mois, suivant l'Arrêt de ce jour. A Paris en Parlement le douzieme jour de Mai mil sept cens dix-sept. Signé, DONGOIS.

ARTICLE II.

DECLARONS de leur Compétence toutes actions qui procedent *de Charte-parties*, *Affrétemens ou Nolissemens*, *Connoissemens ou Polices de Chargement*, *Frêt ou Nolis*, engagement ou loyer de Matelots, & des Vituailles qui leur seront fournies pour leur nourriture par ordre du Maître, pendant l'équipement des Vaisseaux; ensemble des *Polices d'Assurances*, *Obligations à la grosse Aventure*, *ou à retour de voyage;* & généralement de tous Contrats concernant le Commerce de la Mer, *nonobstant toutes soumissions & privileges à ce* contraires.

DE toutes les Jurisdictions rivales de l'Amirauté, il n'en est point dont elle ait plus à se garantir que de celle des Juges-Consuls.

Les limites qui séparent sa Jurisdiction de celles de la Police ou Justice ordinaire, du Bureau des Finances, des Traites & même des Eaux & Forêts, sont aisées à reconnoître. Il n'en est pas toujours de même à l'égard de la Jurisdiction Consulaire, il est des contrats ou engagemens qui participent tout à la fois du commerce maritime & du commerce de terre; & à cette occasion il y a assez souvent lieu de douter de la compétence, à examiner les choses de bonne foi & sans partialité.

Mais la prévention pour l'ordinaire a bientôt levé le doute. L'intérêt de la Jurisdiction préocupe tellement, que sans se donner la peine de balancer les raisons pour & contre, on s'attribue de part & d'autre la Compétence, avec un étonnement réciproque de se la voir contester.

De là ces conflits de Jurisdiction, qui en même-temps qu'ils font pitié, non-seulement arrêtent le cours de la Justice, & font payer cher aux Plaideurs la rivalité des Jurisdictions; mais encore fomentent entr'elles des divisions qui les rendent irréconciliables.

Ces fâcheux inconvéniens & ces indécentes dissentions cesseroient pour toujours, si les Juges contens de la portion d'autorité que le Roi a bien voulu leur confier, s'appliquoient à en connoître les bornes pour s'y renfermer exactement, & ne s'occuper que du soin de servir le public selon les intentions du Prince, qui n'a ainsi multiplié & distingué les Jurisdictions, qu'en vue de procurer à ses peuples une Justice plus prompte & plus sûre.

Entre

Entre toutes les Juriſdictions, la Conſulaire eſt celle qui devroit ce ſemble moins entreprendre ſur les autres, & cependant c'eſt tout le contraire. Je veux croire qu'il n'y a pas en cela un deſſein formé de la part des Juges-Conſuls ; mais ils y concourent du moins en ne réprimant pas l'avidité de leurs Huiſſiers qui portent journellement devant eux des cauſes qui ſont de la compétence de la Juriſdiction ordinaire ou de celle de l'Amirauté ſous prétexte qu'ils pourſuivent l'exécution des Jugemens Conſulaires, abuſant de la maxime qui rend tous Juges compétans de connoître de l'exécution de leurs Jugemens.

L'abus, en cette partie, eſt allé ſi loin, que l'on a été tenté plus d'une fois de commettre quelqu'un pour aſſiſter aux Audiences de cette Juriſdiction, avec pouvoir de revendiquer les cauſes qui ne ſeroient pas de ſa compétence.

Ce qui entretient encore des abus, au préjudice ſur-tout de la Juriſdiction de l'Amirauté, c'eſt, comme il a été obſervé, qu'il y a des cauſes où le commerce de terre ſe trouve mêlé avec celui de mer. Alors les Juges & Conſuls qui ſe croyent Juges d'une partie de la cauſe, la retiennent en entier, ſans examiner ſi la partie maritime eſt plus conſidérable que l'autre ; ſi elle ne fait point un objet à diſcuter à part, ou ſi elle eſt principale ou incidente : toutes circonſtances eſſentielles.

D'un autre côté, faignant d'ignorer que la Juſtice de l'Amirauté eſt pour le moins auſſi prompte que la leur dans les cauſes proviſoires, & qu'il s'y fait auſſi bien moins de frais, lorſqu'il n'y a point lieu à appointer, ils ſe laiſſent aiſément perſuader que c'eſt rendre ſervice aux Parties que de ne pas renvoyer les affaires devant les Juges qui en doivent naturellement connoître.

Peut-être enfin regardent-ils la Juriſdiction de l'Amirauté comme leur ayant enlevé la connoiſſance de pluſieurs matieres qu'ils étoient en poſſeſſion de juger avant la préſente Ordonnance, & inferent-ils delà que c'eſt un démembrement de leur ancien pouvoir, qu'il leur eſt permis d'éluder. Mais ſi cela eſt, ils ne prennent pas garde que la Juriſdiction de l'Amirauté eſt de toute autre ancienneté que la leur ; que toutes les cauſes déclarées de la compétence de l'Amirauté par cette Ordonnance, en ſont évidemment de nature de choſe ; & qu'ainſi s'ils ont connu de quelques-unes ci-devant, ce n'avoit pu être qu'en vertu d'une attribution ſur laquelle on n'avoit pas fait aſſez de réflexion lorſqu'elle leur fut accordée.

On comprend qu'il eſt ici queſtion de l'article 7 du titre 12 de l'Ordonnance du mois de Mars 1673, appellée l'Edit du Commerce.

Comment concevoir en effet que ſans ſurpriſe les Juges-Conſuls euſſent pu être autoriſé à connoître *des différens, à cauſe des aſſurances, groſſes aventures, promeſſes, obligations, contrats concernans le Commerce de la mer, le fret & naulage des vaiſſeaux.*

Auſſi, à peine cette Ordonnance fut-elle publiée, que M. le Comte de Vermandois, alors Amiral de France, ſe pourvut au Conſeil d'Etat du Roi par requête en oppoſition contre cet article ; oppoſition fondée ſur ce que de tout temps ces ſortes de cauſes avoient été de la compétence de ſa Juriſdiction, & qu'elle ſeroit ruinée ſi cet article ſubſiſtoit.

Sur cette requête qui avoit auſſi pour motif particulier la caſſation d'une Sentence des Juges-Conſuls de cette Ville de la Rochelle, du 16 Mai audit an

1673, par laquelle ils s'étoient avisés de condamner Pierre Coutant, Procureur de la Sénéchaussée, en cinquante livres d'amende, pour avoir signé une requête présentée au Juge de l'Amirauté, au nom de Jacques Gobert, maître de barque, & le nommé Loisy, sergent, en pareille amende, pour avoir signifié cette requête; intervint Arrêt le 28 Juin suivant, rendu au Conseil d'Etat du Roi, tenu au camp devant Mastricht, qui ordonna que dans un mois *les Officiers de l'Amirauté rapporteroient ès-mains du sieur Colbert, Contrôleur-général des Finances, les Edits & Déclarations, Ordonnances & Arrêts, en vertu desquels ils prétendoient avoir droit de connoître des assurances, grosses aventures, promesses, obligations & contrats* concernant le commerce de la mer, le fret & le naulage des vaisseaux; *pour iceux, vus & examinés, & à son rapport au Conseil, leur être fait droit ainsi qu'il appartiendroit.*

Et cependant Sa Majesté à sursis & sursoit à l'exécution de l'article 7 du titre 12 de l'Ordonnance du mois de Mars dernier. Ordonne en conséquence que les *Officiers des Amirautés continueront l'exercice de leurs Charges & connoîtront du commerce de la mer*, comme ils faisoient auparavant.

Fait défenses aux Juges & Consuls de leur donner aucun trouble ni empêchement, à peine de tous dépens, dommages & intérêts, & a déchargé & décharge lesdits Coutant & Loisy des amendes contr'eux prononcées par lesdits Juge-Consuls, &c.

Au sujet de ces mots; *comme ils faisoient auparavant*: outre les anciennes Ordonnances, les Edits & Arrêts de Réglement, qui étoient communs à toutes les Amirautés du Royaume; les Officiers de l'Amirauté de la Rochelle, avoient encore l'avantage d'une décision particuliere rendue en leur faveur contre les Juges-Consuls de la même ville: ce qui prouve, pour le dire en passant, qu'ils ont toujours été disposés à étendre leur Jurisdiction.

Cette décision étoit un précédent Arrêt du Conseil du 28 Septembre 1657, qui en réprimant l'entreprise des Juges & Consuls, avoit renvoyé devant les Officiers de l'Amirauté, l'instance portée mal à propos en la Jurisdiction Consulaire, par Paul Boucher, Charles Salomon & la veuve Lortie, contre Louis Damas, en payement de deniers qu'ils lui avoient prêtés à la grosse aventure, avec défenses aux Parties de procéder ailleurs à peine de 3000 liv. d'amende, & aux Juges & Consuls, & à tous autres de prendre connoissance des causes civiles & criminelles concernant la mer, & trafic sur icelle, &c.

Revenons à l'Arrêt du Conseil du 28 Juin 1673. Quoique cet Arrêt eût sursis l'exécution de l'article 7 du titre 12 de l'Ordonnance du mois de Mars de la même année, avec défenses aux Juges & Consuls d'entreprendre sur la Jurisdiction de l'Amirauté, ils ne laisserent pas de continuer de connoître des causes maritimes; ce qui donna lieu, en attendant la décision du fond, à un second Arrêt du Conseil du 23 Juillet suivant; par lequel *défenses furent faites* aux nommés Thevenin & Guilien, *& à tous autres de procéder pardevant les Juges & Consuls, pour différens mus & à mouvoir, pour raison du commerce de la mer.* Défenses furent aussi faites en même-temps, *aux Juges & Consuls de la Rochelle, & à tous autres de contrevenir à l'exécution de l'Arrêt dudit jour 28 Juin*, qui fut ordonné d'abondant.

Enfin le fond de la contestation entre les Officiers de l'Amirauté & les Juges & Consuls, étant en état d'être jugé, sur les productions respectives des Parties, & malgré tous les efforts des Juges & Consuls de la Rochelle,

à eux joints les Prieur, Juges & Consuls de Rouen, ceux de Paris, Marseille, Bordeaux, Bayonne & Dieppe, Arrêt définitif intervint le 13 Avril 1679, conçu en ces termes :

Le Roi en son Conseil, faisant droit sur les Requêtes respectives des Parties, sans s'arrêter à l'opposition des Juges & Consuls, ordonne que les Arrêts du Conseil d'Etat des 28 Juin & 23 Juillet 1673, seront exécutés selon leur forme & teneur, ce faisant a maintenu & gardé définitivement les Juges de l'Amirauté, même ceux de l'Amirauté de Rouen, au droit & possession de connoître des différens procédans des assurances, grosses aventures, promesses, contrats & obligations touchant le commerce de la mer, le fret & le naulage des vaisseaux, comme ils auroient pu faire avant l'article 7 du titre 12 de l'Ordonnance du mois de Mars 1673, même comme auparavant le consentement du sieur Duc de Joyeuse & la modification apposée en conséquence de l'enregistrement de l'Edit du mois de Mars 1584, par l'Arrêt du Parlement de Rouen, du 17 Avril audit an. *Fait défenses aux Juges & Consuls de les y troubler à peine de nullité, cassation de procedures & de tous dépens, dommages & intérêts.* Sur cet Arrêt furent expédiées des Lettres-patentes du 29 Juillet suivant, enregistrées au Parlement le 7 Août de la même année.

On a cru devoir remarquer ceci, pour faire voir que ce n'est pas par une faveur particuliere pour M. l'Amiral que la présente Ordonnance a attribué à la Jurisdiction de l'Amirauté la connoissance des objets compris dans ledit article 7, titre 12 de l'Ordonnance de 1673 ; quoiqu'après tout, quand cela seroit, il ne faudroit pas moins s'y conformer, le Roi étant le maître d'étendre ou de resserrer le pouvoir des Jurisdictions comme il lui plaît.

Mais enfin, au fond ce n'est point une faveur accordée aux Amirautés, c'est seulement une restitution qui leur a été faite du droit dont elles avoient joui ou dû jouir de tous temps, & bien des siecles avant l'établissement des Jurisdictions Consulaires, droit néanmoins qu'elles n'avoient pas pu empêcher ces Jurisdictions, alors si entreprenantes, d'abord de leur disputer, & ensuite d'usurper, à l'aide d'un consentement donné inconsidérément par l'Amiral Duc de Joyeuse, à la modification que le Parlement de Rouen avoit jugé à propos d'apporter à l'enregistrement de l'Ordonnance du mois de Mars 1584, comme il résulte de l'Arrêt du Conseil, ci-dessus, du 13 Avril 1679.

Pour faire révoquer en pareilles circonstances & malgré une opposition soutenue, pendant plus de cinq ans, de la part de presque toutes les Jurisdictions Consulaires du Royaume, l'article de l'Ordonnance de 1673, dont il s'agit, il falloit qu'il fût bien évident que les objets qu'il renferme étoient de la compétence de l'Amirauté. Et en effet, s'il en étoit autrement, quelles seroient les causes dont elles auroient droit de connoître ? Combien donc étoit injuste l'opposition opiniâtre des Jurisdictions Consulaires ? Etoit-ce l'amour du bien public qui les guidoit ? ou si elles se conduisoient par un autre esprit, leur conduite actuelle est-elle propre à persuader qu'elles ayent changé ?

Tous les objets énoncés dans ledit article 7 de l'Ordonnance de 1673, révoqué par ledit Arrêt du Conseil du 13 Avril 1679, sont nommément compris dans le présent article 2 de cette Ordonnance de la Marine ; ainsi sous aucun prétexte la connoissance n'en peut être disputée à l'Amirauté.

Les autres causes qu'il déclare également de la compétence de cette Juris-

diction, ſont celles qui concernent les demandes en exécution de *charte-parties*, *de connoiſſemens ou polices de chargemens*, *d'engagement ou loyer de matelots*, *& en payement des vituailles qui leur ſeront fournies pour leur nourriture*, *par ordre du maître pendant l'équipement des vaiſſeaux*, parce que tout cela appartient eſſentiellement à la navigation & au commerce de la mer, ou dépend des contrats maritimes, dont les Juges de l'Amirauté ont perpétuellement eu droit de connoître par la nature & le motif de leur inſtitution.

Il ne faut pour s'en convaincre que jetter les yeux ſur les anciennes Ordonnances rendues ſur le fait de l'Amirauté.

Celle de 1400, article 3, dit: *connoiſſance & Juriſdiction de tous les faits de la mer*, *& des dépendances*, *criminellement & civilement*. L'article 20 ajoute, *des choſes dépendantes de la mer*. De même l'Ordonnance de 1480, qui ajoute auſſi *des matieres de la mer*.

L'article 15 de l'Ordonnance de 1517 donne à l'Amiral *la connoiſſance*, *Juriſdiction & définition de tous délits & différens*, tant pour raiſon des contrats *qu'autres choſes quelconques*, *qui concerneront*, *toucheront & dépendront du fait de la mer*, *& autre que lui n'en peut & doit connoître*.

Voilà donc, dès ce temps-là, les contrats maritimes déclarés de la compétence de l'Amirauté. Tous ceux que nous connoiſſons aujourd'hui n'étoient pas à la vérité en uſage alors; mais il ſuffit que ce ſoient des contrats maritimes, pour avoir été dès lors ſoumis à la Juriſdiction de l'Amirauté.

A cette Ordonnance de 1517, ſont conformes celles du 27 Janvier 1534; de 1543, article 1; du 12 Février 1576; 6 Août 1582; du mois de Mars 1584, article 2; de 1629, articles 450 & 451.

Ces deux dernieres Ordonnances parlent même diſtinctement des charte-parties, comme celle de 1582, qui énonce de plus les *connoiſſemens & polices d'aſſurances*.

Il eſt auſſi fait mention des affrétemens, de même que des loyers des matelots, dans celle de 1555. Enfin l'Auteur de la Juriſdiction maritime, ouvrage imprimé la premiere fois, environ trente ans avant l'Ordonnance de 1673, a fait de tous ces objets autant d'articles dépendans eſſentiellement de la compétence de l'Amirauté.

Comment donc, encore une fois, la connoiſſance de ces mêmes objets avoit-elle pu être attribuée à la Juriſdiction Conſulaire par l'Ordonnance de 1673? Et ſi ce n'avoit pu être que par erreur, il eſt donc vrai, comme on l'a déjà obſervé, que l'Amirauté n'a rien acquis de nouveau par cet article, & qu'elle n'a fait que rentrer dans ſes anciens droits.

D'où il s'enſuit que pour juger de ſa compétence, ce n'eſt pas aux ſeuls objets énoncés dans le même article qu'il faut ſe fixer. On ne doit les conſidérer que comme des exemples des contrats maritimes, dont la connoiſſance lui eſt attribuée ſans limitation, & ſous ce point de vue qui eſt invariable; on ſera forcé de conclure, que tout ce qui appartient aux contrats maritimes eſt néceſſairement de ſa compétence.

Ainſi nul doute que les demandes en payement de billets de primes d'aſſurance, de ſommes dûes pour vente d'intérêt dans un navire, dans une cargaiſon, dans une facture de marchandiſes au voyage, ou dont les retours ne ſont pas faits; nul doute, dis-je, que toutes ces demandes & autres de pareilles

nature, ne doivent être portées devant les Juges de l'Amirauté, quoique les Juges-Consuls se croyent autorisés à en connoitre.

Cela peut d'autant moins faire de difficultés, que l'Edit du mois de Mai 1711, en vue *d'assurer l'état des Officiers de toutes les Amirautés du Royaume, & d'éviter toutes contestations au sujet de la compétence desdits Officiers*, a ordonné, en expliquant & interprétant, en tant que besoin, le présent article 2, *que toutes actions & contestations qui naîtront entre marchands, negocians & autres, pour raison & en exécution des contrats, sociétés & autres actes passés pour des entreprises concernant le commerce de la mer & de la navigation, soient de la compétence des Juges desdites Amirautés; comme aussi celles qui naîtront au sujet des ventes, achats & autres contrats concernans les marchandises qui seront tirées, transportées ou envoyées par la voie de la mer, entre personnes associées pour en partager les pertes ou les profits.*

Il faut pourtant convenir que tout n'est pas décidé par-là, & qu'il est des affaires où il y a effectivement lieu de douter, si elles sont de la compétence de la Jurisdiction de l'Amirauté, plutôt que de la Jurisdiction Consulaire. De ce nombre sont les billets à ordre, valeur en prime, les achats d'ancre, de mâts, d'agrêts & apparaux, & d'autres choses à l'usage des navires; les achats de marchandises venues par mer, les sociétés pour fait de commerce maritime, &c.

Quant aux billets à ordre, valeur en prime; la compétence peut se régler par une distinction bien simple. Ou il s'agit d'une prime déjà gagnée, ou d'une qui ne l'est pas: au premier cas, c'est à la Jurisdiction Consulaire à en connoître, parce que la prime étant gagnée, c'est tout comme si le billet étoit valeur reçue comptant; au second, l'Amirauté est seul compétente, parce que c'est à elle seule à juger si la prime est gagnée ou jusqu'à quelle quotité, les parties n'en convenant pas.

Pour ce qui est des achats d'ancres, &c. il faut aussi distinguer: ou toutes ces choses ont leur destination pour un armement, prochain ou éloigné, il n'importe; ou elles n'en ont pas. Au premier cas, l'exécution du marché est de la compétence de l'Amirauté; & au second, de la Jurisdiction Consulaire, parce que ce n'est plus qu'une marchandise vendue & achetée à terre.

De même de l'achat des marchandises venues par mer, si elles sont à terre; mais si elles sont encore dans le navire, c'est à l'Amirauté à connoître de l'exécution & des suites du marché; du moins c'est ainsi que je voudrois trancher ces sortes de questions.

Quant aux sociétés ayant pour objet le commerce maritime, il y a aussi une distinction à faire. Ou il s'agit d'une société d'armement de vaisseau en commun, d'une pacotille confiée à un Capitaine de navire, ou tout autre embarqué sur un vaisseau, pour la vendre à condition que le principal de la pacotille prélevé, les profits seront partagés par moitié entre le donneur & le preneur; ou il n'est question que d'une société contractée pour un commerce à faire hors du pays, quoiqu'il ne puisse se faire que par mer. Au premier cas, le compte à rendre à l'Armateur à ses Intéressés, ou par le Capitaine, ou autre à qui la pacotille a été confiée, est constamment de la compétence de l'Amirauté, puisque c'est là un engagement maritime contracté par le comptable; mais au second, c'est autre chose; car quoique le commerce qui a été

l'objet de la société n'ait pu se faire que par mer, il n'en résulte pas néanmoins aucun engagement maritime entre les associés, ce sont seulement les marchandises qu'ils ont conjointement ou séparement envoyées & reçues par mer, pour en supporter en commun la perte ou en partager les profits ; & alors il importe peu que l'envoi en ait été fait par mer ou par terre. D'où il s'ensuit que ce n'est au fond qu'une société ordinaire de commerce, dont par conséquent les Juges & Consuls doivent seuls connoître.

On pourroit sur cela pousser le raisonnement beaucoup plus loin; mais cela seroit superflu après la décision solemnelle rendue au Parlement d'Aix, le 21 Janvier 1727, Président M. le Bret, contre les Officiers de l'Amirauté de Marseille, en faveur de la Jurisdiction Consulaire de la même ville.

Il est aussi des affaires compliquées où le commerce de terre se trouve mêlé avec celui de la mer, au moyen des demandes respectives des parties, en payement ou compensation. Dans ces occasions, il seroit de la regle; que la Jurisdiction saisie légitimement de la demande principale, en se réservant le droit de la juger, & toutes les autres demandes incidentes de sa compétence, renvoyât les autres chefs dans l'autre, pour y être fait droit en cas de contestation sur le fond; car on comprend que sans contestation, il n'y auroit pas matiere à renvoyer.

S'il s'agissoit d'un compte à régler, & que la partie de la compétence de l'Amirauté fût la plus considérable, il seroit de la régle pareillement que l'affaire y fût renvoyée étant portée en la Jurisdiction Consulaire, *& vice versâ*; sauf toujours le renvoi nécessaire, ou la retenue des objets litigieux & contestés au fond, & sauf à renvoyer ensuite les mêmes objets après leur réglement, dans la Jurisdiction en droit de connoître de l'apurement du compte, pour entrer en compensation.

Si de part & d'autre on savoit se rendre ainsi justice, on n'entendroit plus de plaintes sur les entreprises d'une Jurisdiction sur l'autre.

Dans la vue de les faire cesser entierement, il fut rendu un Arrêt au Conseil d'Etat du Roi le 18 Octobre 1729, qui ordonna que dans trois mois les Officiers des Amirautés & les Juges-Consuls de toutes les villes du Royaume où ils sont établis, représenteroient au Bureau du Commerce les titres contenant la compétence de leurs Jurisdictions; mais cet Arrêt n'a point eu de suite. Il seroit impossible en effet de prévoir tous les cas par un Réglement quelqu'étendu qu'il fût.

Les causes de la compétence de l'Amirauté sont tellement affectées à cette Jurisdiction, qu'aux termes de l'article précédent, ils en doivent connoître privativement à tous autres Juges, & entre toutes personnes privilégiées ou non; ce qui est encore confirmé par la clause finale du présent article, qui ajoute aussi: *nonobstant toutes soumissions contraires*, & cela avec raison & par une conséquence nécessaire, non-seulement parce que suivant la judicieuse observation du Commentateur, il n'est pas libre aux parties de se donner d'autres Juges que ceux auxquels la loi les soumet; mais encore parce que quand bien même ce point de Jurisprudence ne seroit pas aussi sûrement établi, on conçoit aisément qu'une soumission à d'autres Juges, si ce n'est à des arbitres en cas de société, ou de police d'assurance, ne vaudroit pas où nul privilége ne pourroit rien opérer. Or, aux termes de cet article & du précédent, il n'y a point

de privilége, soit de *committimus* ou tout autre, capable de dépouiller la Jurisdiction de l'Amirauté, des causes qui sont de sa compétence.

Sur ces mots *Nourriture par ordre du maître pendant l'équipement des vaisseaux*; il convient d'observer.

1°. Que s'il s'agissoit d'une action à former contre des matelots pour nourriture à eux fournie pendant l'équipement du navire, elle ne devroit pas moins être portée dans la Jurisdiction de l'Amirauté, quoique la nourriture n'eût pas été fournie par ordre du maître; cette condition n'étant pas mise pour fonder la Jurisdiction de l'Amirauté, mais seulement pour insinuer que le maître ne seroit pas tenu de la payer ni l'armateur.

2°. Que l'ordre ou le consentement du maître, toujours suffisant pour l'assujettir au payement de la nourriture fournie à ses matelots, ne l'est pas toujours de même pour obliger l'Armateur de lui en faire raison ou tenir compte; sur quoi, voyez ce qui sera observé sur l'article 9, titre 12, ci-après; & sur l'art 14, titre 1 du livre 2.

Au reste, tous les objets compris dans cet article ont chacun leur titre particulier dans la présente Ordonnance, sur chacun desquels aussi il sera fait des observations convenables.

ARTICLE III.

COnnoîtront aussi *des prises* faites en mer, *des bris*, *naufrages & échouemens*, *du jet & de la contribution*, *des avaries*, & des dommages arrivés aux vaisseaux & aux marchandises de leur chargement, ensemble des inventaires & délivrance des effets délaissés dans les vaisseaux de ceux qui meurent en mer.

CEtte attribution à l'Amirauté pour *les prises*, est encore d'aussi ancienne date que celle de l'établissement de sa Jurisdiction. Ordonnance de 1400, article 4 & suivans; de 1517, art. 3 & suivans; de 1543, article 20; & de 1584, article 33.

Si l'on n'en peut pas dire autant des *bris*, *naufrages & échouemens*, *de jet & de la contribution*, c'est qu'il avoit paru superflu d'en faire une mention expresse, tout cela faisant partie *des faits de la mer.* Mais enfin il y fut pourvu par l'article 22 de l'Ordonnance de 1584, qui est formel pour l'attribution à l'Amirauté en cette partie, relativement à l'Edit du 12 Février 1576, & aux Lettres-patentes du 2 Août 1582. Ce qui a été confirmé depuis par l'Ordonnance de 1629, & par les divers Arrêts du Conseil indiqués sur l'article 13 du titre précédent. Cette attribution au reste est la même de quelque nature que soient les marchandises sauvées, prohibées ou non. Ainsi jugé par Arrêt du Conseil du 4 Août 1699, par rapport à un boucau de tabac naufragé à la côte de Frontignan.

Avaries. Par la même raison, il en a dû toujours être aussi de même des

avaries. Et cela s'entend, soit en cas d'abordage de navires ou de toute autre maniere; & quoiqu'il s'agisse de l'abordage d'un vaisseau du Roi avec un navire marchand. Sur quoi, voyez l'article 11, titre des avaries *infrà* qui est le 7 du livre 3.

Pour ce qui est de l'inventaire & délivrance des effets des gens morts en mer; c'est la disposition expresse de l'art. 76 de ladite Ordonnance de 1584.

Tous ces objets ont encore chacun un titre particulier dans la présente Ordonnance, *ubi vide notata.*

Ce qui est à observer seulement ici d'avance, au sujet de l'inventaire qui, aux termes de cet article, doit être borné aux effets délaissés par le défunt dans le vaisseau; c'est que si le Commentateur a raison de dire, que l'inventaire des autres effets trouvés ailleurs, doit être fait par les Juges ordinaires, sans que les Officiers de l'Amirauté puissent par droit de suite en prendre connoissance; cela ne doit s'entendre néanmoins que des effets que le défunt n'auroit pas eus avec lui dans le navire, autrement & s'ils eussent été tirés du navire avant ou depuis son décès, nul doute que les Officiers de l'Amirauté fussent fondés à les comprendre dans leur inventaire par droit de suite. Voyez *infrà*, l'article 36 du titre des naufrages, qui est le neuvieme du livre 4.

ARTICLE IV.

AUront encore la connoissance des droits de congé, tiers, dixieme, balises, ancrage & autres appartenans à l'Amiral, ensemble de ceux qui seront levés ou prétendus par les Seigneurs ou autres particuliers voisins de la mer, sur les pêcheries ou poissons, & sur les marchandises ou vaisseaux sortant des ports ou y entrant.

LEs Officiers de l'Amirauté ont aussi connu de tout temps des droits utiles & lucratifs dûs à M. l'Amiral. Conservateurs nés de ces droits, d'autant plus précieux & respectables, qu'ils sont tous droits Royaux & de la Couronne, comme s'en expliquent les Ordonnances d'après celle de 1480; ils sont aussi attentifs à les faire payer exactement qu'à veiller à ce qu'il ne s'en fasse pas d'extension, en obligeant les Receveurs de se renfermer dans les bornes qui leur sont prescrites pour leur perception.

Quant aux droits dûs aux Seigneurs & autres particuliers, ou par eux prétendus, soit sur les greves de la mer, soit sur les navires & marchandises à l'entrée ou à la sortie des ports: comme ce sont des droits maritimes, il étoit de la suite, tout de même que la connoissance en appartînt aux Juges de l'Amirauté.

Toutes les causes de cette nature sont donc de leur compétence, soit pour décider si ces droits sont légitimement acquis ou non, soit pour condamner au payement ceux qui en sont redevables.

Depuis 1739, il y a une commission établie pour la vérification des titres, en vertu desquels, les droits maritimes sont prétendus de quelque nature qu'ils soient;

soient; ainsi dans l'état actuel des choses, les Officiers de l'Amirauté ne sont plus Juges du fond de ces droits; en cette partie leur compétence n'est pas supprimée ou révoquée; elle n'est que suspendue. Du reste, tous les jugemens émanés de cette commission, soit pour supprimer ou pour confirmer certains droits, leur sont adressés pour tenir la main à leur exécution; nouvelle preuve de leur compétence à cet égard, comme par le passé. Cela n'a pas changé non plus, depuis que les résultats de cette commission sont portées au Conseil du Roi, pour y être statué par Arrêt, en conséquence de l'Arrêt du Conseil du 24 Janvier 1756.

Pour empêcher qu'il ne se leve sur le public des droits dont la perception ne seroit pas autorisée, la regle est que les droits légitimes soient inscrits dans un tableau rendu public, tant au Greffe de l'Amirauté que dans le lieu de leur recette *infrà*, article 14, titre du Greffier, & article 19, titre des ports & havres. Cela avoit déjà été prescrit par l'Ordonnance de 1584, article 94, confirmée par celle de 1629, article 445, afin que les Officiers de l'Amirauté fussent en état de réprimer les exactions qui pourroient être commises à ce sujet.

ARTICLE V.

LA connoissance de la pêche qui se fait en mer, dans les étangs salés & aux embouchures des rivieres, leur appartiendra: comme aussi celle des parcs & pêcheries, de la qualité des rets & filets, & des ventes & achats de poisson dans les bateaux, ou sur les greves, ports & havres.

TOut cela, & tout ce qui est porté dans les articles suivans est encore dépendant *du fait de la mer*, & par conséquent est de la compétence primitive & naturelle de la Jurisdiction de l'Amirauté. Cependant il y a une exception à cet article en faveur des Jurats de la ville de Bordeaux. Voyez l'article suivant.

L'exercice de la police par rapport à la pêche, appartient en plein à l'Amirauté, non-seulement sur celle qui se fait en pleine mer, dans les parcs & pêcheries, & sur tout le rivage que la mer couvre & découvre, & jusqu'où le grand flot de Mars peut s'étendre: (article 1, titre 7 du livre 4, ci-après; ce qui est conforme à l'article 1 de l'ancien mémoire des droits de l'Amiral inséré dans Fontanon, & à l'article 1 du traité intitulé Jurisdiction de la marine, page 377:) mais encore sur celle qui se fait dans les étangs salés & aux embouchures des rivieres affluentes à la mer, jusqu'au lieu où le flux & le reflux cesse de se faire sentir. Delà le droit, par conséquent, de visiter les rets & filets servans à la pêche pour juger s'ils sont de la qualité & de la maille fixées par les Ordonnances & Réglemens, & de connoître tant des contraventions de toute espece qui peuvent se commettre au fait de la pêche, que des querelles, excès & crimes qui en peuvent être la suite, les événemens s'étant passés sur les barques, bateaux ou autres bâtimens de mer, ou sur les greves, ports ou havres.

Quoique tous ceci ſoit ſans difficulté, les Officiers des Maîtriſes des Eaux & Forêts, n'en diſputent pas moins une partie à ceux de l'Amirauté.

Voici comme s'exprime à ce ſujet l'Auteur des Loix Foreſtieres, ou du Commentaire ſur l'Ordonnance des Eaux & Forêts, tome 2, page 127. Edit de 1753.

» Depuis pluſieurs années il s'eſt élevé des conteſtations de compétence, » entre les Amirautés & les Maîtriſes, ſur les limites de la pêche maritime & » de la pêche en riviere; & quoique l'Ordonnance maritime combinée dans » toutes ſes parties, les attributions aux Officiers des Eaux & Forêts & plu- » ſieurs Arrêts, entr'autres ceux de Bordeaux en 1702, & de Rouen en 1722, » puſſent être regardés comme déciſifs ſur cette matiere en faveur des Maîtri- » ſes; nous nous abſtiendrons d'en parler ici, parce que cela fait actuellement » une queſtion qui attend une déciſion du Roi.

Il obſerve néanmoins enſuite, & c'eſt aſſurément donner bien affirmativement ſon avis » que ſi les prétentions des Amirautés leur étoient allouées, » elles produiroient au moins une nouveauté, c'eſt qu'elles renverſeroient » l'établiſſement & la Juriſdiction de toutes les Maîtriſes : qu'au ſurplus M. » l'Amiral, dans ſa Requête, ſur laquelle eſt intervenu l'Arrêt du Conſeil du » 13 Décembre 1687, a déterminé lui-même le ſens de l'Ordonnance de 1681, » en bornant la compétence de l'Amirauté, *aux crimes & délits commis ſur mer, ſes ports, havres & rivages.*

Ces conteſtations n'ont pour objet que l'étendue de la riviere qui reçoit les eaux de la mer, & juſqu'où le flux & reflux ſe fait ſentir. Cette partie de la riviere eſt-elle de la compétence de l'Amirauté ou de la Juriſdiction des Eaux & Forêts ?

Je ne ſache pas qu'entre ces deux Juriſdictions il y ait d'autre queſtion, ſi toutefois c'en eſt une; & ſi effectivement la difficulté ſe borne là, peut-on bien dire, pour rendre odieuſe la prétention des Officiers de l'Amirauté, qu'elle *tend à renverſer l'établiſſement & la Juriſdiction de toutes les Maîtriſes*? Les Officiers de l'Amirauté auroient-ils bonne grace à extorquer l'argument, comme ils le pourroient contre ceux des Eaux & Forêts ?

Mais du moins les Officiers de l'Amirauté ont tort, ſi M. l'Amiral a reconnu en 1687, que leur Juriſdiction ne s'étendoit *qu'aux crimes & délits commis ſur la mer, ſes ports, havres & rivages.*

Réponſe. En ſuppoſant que M. l'Amiral ait fait cet aveu, les Officiers des Eaux & Forêts entendent-ils en faire réſulter, que leur Juriſdiction ſur les rivieres affluentes à la mer, ne s'arrête qu'à l'embouchure préciſément de ces mêmes rivieres? Mais ſi cela eſt, pourquoi ne revendiquent-ils pas les ports d'Amirauté établis ſur ces rivieres, tels que ſont en Aunis celui de Marans; ſur la Sévre, & ceux de Charente & de Rochefort ſur la Charente ? L'exiſtence de ces ports eſt donc une preuve que la Juriſdicton de l'Amirauté s'étend au delà du rivage de la mer, puiſqu'ils ſont ſur rivieres, juſqu'à une, deux & quatre lieues de diſtance de la mer. Or, ſi l'Amirauté a la police de ces ports, elle l'a auſſi par une conſéquence néceſſaire ſur le cours de ces mêmes rivieres, au moins à prendre depuis chaque port en deſcendant juſqu'à la mer. L'argument tiré de la prétendue reconnoiſſance de M. l'Amiral n'eſt donc d'aucun mérite.

On dit prétendue reconnoissance, parce qu'en effet elle est chimérique. Lors de l'Arrêt du 13 Décembre 1687, il s'agissoit d'une confiscation de onze cens sequins, prononcée au profit du Roi, par M. le Bret, Intendant de Provence, pour cause de commerce prohibé, laquelle confiscation M. l'Amiral réclamoit, comme étant la peine d'un délit maritime, les onze cens sequins ayant été saisis dans le vaisseau durant le cours de sa navigation, & en conséquence la poursuite du délit ayant été faite au Siege de l'Amirauté de Marseille. L'affaire en effet étoit de la compétence de cette Jurisdiction aux termes de l'article 10, ci-après, qui porte que *tous les crimes & délits commis sur la mer, ses ports, havres & rivages seront* jugés par les Officiers de l'Amirauté.

Voilà tout ce que l'on trouve à ce sujet dans l'Arrêt en question; sur quoi on laisse à penser, si c'est là reconnoître que cet article 10 borne la Jurisdiction de l'Amirauté au rivage de la mer, avec exclusion absolue de connoître des délits commis en riviere.

Lorsque pour prouver qu'un délit est de la compétence d'une Jurisdiction, l'on produit une loi qui le décide formellement & de la maniere la plus précise; est-ce donc avouer que cette même Jurisdiction ne puisse connoître que de pareils délits? une conséquence de cette nature n'est pas réfléchie.

Mais s'il étoit question de se prévaloir de ces aveux supposés implicite, quel avantage ne pourroit-on pas tirer de celui que fait notre auteur lui-même à la fin de la page précédente, en ces termes.

» Ce titre de l'Ordonnance de 1669, n'a pour objet que la pêche dans les » rivieres, c'est-à-dire dans les eaux douces par elles-mêmes. Il y a des Ré» glemens particuliers pour les pêches maritimes, qui ne sont pas de notre sujet.

Selon notre Auteur, la compétence de la Jurisdiction des Eaux & Forêts, par rapport à la pêche dans les rivieres, ne regarde que les eaux douces; partout où la mer monte dans les rivieres, l'eau n'est plus douce; la pêche qui s'y fait n'est donc pas du ressort de la Maîtrise, mais de l'Amirauté.

On veut bien néanmoins ne pas prendre droit de cet aveu, puisque l'Auteur l'a regardé comme sans conséquence, de la maniere qu'il s'est expliqué aussi-tôt après sur la question.

Il faut donc pour sa décision examiner si la compétence de l'Amirauté est véritablement bornée, par ledit article 10, aux délits commis sur mer, ses ports, havres & rivages.

Et d'abord quand cela seroit, on ne pourroit en tout événement exclure l'Amirauté de l'exercice de toute Jurisdiction dans les rivieres affluentes à la mer, puisqu'elles y ont constamment des ports & havres, & que cet article 10 leur attribue la connoissance des délits commis dans les ports d'Amirauté, sans distinguer s'ils sont en rivieres ou sur le bord de la mer; ce qui entraîne nécessairement la police de ces mêmes ports. Ainsi du moins faudroit-il laisser les Officiers de l'Amirauté tranquilles dans leur possession.

Mais est-il vrai que tout le droit des Amirautés soit renfermé dans cet article 10? Pour en juger il n'y a qu'à jetter les yeux sur celui-ci, sur le suivant, & sur le huitieme du présent titre.

Cet article-ci leur attribue la connoissance de la pêche *dans les étangs salés*, & aux embouchures des rivieres. Cela n'est pas décisif, à la bonne heure; mais

que répondre à la vue de l'article suivant, qui leur attribue de même la connoissance des dommages causés par les bâtimens de mer, aux pêcheries construites, *même dans les rivieres navigables*, & de ceux que les bâtimens en recevront, ensemble des chemins destinés *pour le hâlage des vaisseaux venans de la mer;* & encore à la vue de l'article 8, qui, en parlant de la levée des corps noyés trouvés sur les greves ou dans les ports, ajoute : *même de la submersion des gens de mer étant à la conduite de leurs bâtimens dans les rivieres navigables.*

Des textes aussi clairs n'ont pas besoin de commentaire pour prouver que la Jurisdiction de l'Amirauté ne s'arrête pas au rivage de la mer, & qu'elle s'étend au contraire dans les rivieres navigables, jusqu'où le flux, qui s'y fait sentir, peut porter ses bâtimens de mer.

Si après tout il pouvoit rester quelque doute sur le sens de ces articles, il seroit aisé de le lever en recourant aux anciennes Ordonnances, sur lesquelles ils sont fondés, & aux Réglemens postérieurs qui les ont confirmées.

Par l'Ordonnance du 27 Février 1534, il est dit : » à l'Amiral & ses Offi-
» ciers seulement, appartient de connoître de tous les crimes, excès, délits
» perpétrés en la mer, ports, havres & rivages, *& rivieres navigables*, côtes
» & rivages que la mer couvre & découvre, *& tant que le grand flot de Mars*
» *peut s'étendre*, même entre personnes privées, & non autrement sujettes
» à l'Amiral & à ses Officiers.

On trouve une pareille disposition dans l'Ordonnance du 12 Février 1576, qui parle tout de même des rivieres navigables. L'Arrêt du Conseil du 14 Mars 1654, en parle aussi, & ajoute: tant que le grand flot de la mer peut s'étendre.

Depuis notre Ordonnance, il y a l'Arrêt du Conseil du 31 Décembre 1686, pour le port de Dunkerque. Il porte en termes exprès que les Officiers de l'Amirauté » connoîtront de toutes les matieres tant civiles que criminelles &
» de police, concernant la marine, navigation & commerce maritime, cir-
» constances & dépendances, & de tous cas arrivés ou à arriver sur la mer,
» quais, ports, greves *eaux, rivieres ou canaux* & rivages tant que le flot de
» Mars peut s'étendre «. Cet Arrêt du Conseil a été suivi d'une Déclaration du Roi, conforme, en date du 31 Janvier 1694, pour toutes les Amirautés du Royaume, enregistrée au Parlement le 20 Février de la même année.

A tout cela on n'a à opposer que deux Arrêts, l'un du Parlement de Bordeaux, & l'autre du Parlement de Rouen. Celui de Bordeaux, l'Auteur, tome 1, page 33, le date du 3 Mars 1702, & selon lui il a été fait défenses aux Officiers de l'Amirauté » de connoître d'aucuns faits de pêche, épaves, & autres
» faits d'Eaux & Forêts sur les rivieres de Gironde, Dordogne & Garonne,
» jusqu'à l'embouchure de la mer. » A l'égard de celui de Rouen, qu'il indique simplement de l'année 1722, sans autre date, & sans énoncer sa décision ; il y a apparence qu'il n'est pas plus favorable aux Officiers des Eaux & Forêts ; & de là il n'y a rien de positif à en conclure, parce qu'il y a deux manieres d'entendre ce que signifient ces mots : *jusqu'à l'embouchure de la mer.*

Au surplus ce n'est point sur ces Arrêts qu'il faut se régler pour juger de l'étendue de la Jurisdiction que le Roi a entendue donner respectivement aux Officiers de l'Amirauté & à ceux des Eaux & Forêts ; non-seulement parce que c'est au Roi qu'il appartient spécialement de s'expliquer sur toute attribution

de Jurisdiction, mais encore parce que ces mêmes Arrêts sont en contradiction avec d'autres : & c'est par cette double raison que par Arrêt du Conseil d'Etat du 13 Juillet 1728, » Sa Majesté a évoqué en son Conseil toutes les contesta-
» tions mus & à mouvoir, pour raison de la compétence entre les Officiers
» des Eaux & Forêts & ceux de l'Amirauté, circonstances & dépendances,
» & a nommé des Commissaires pour donner leurs avis sur le tout, & être
» ensuite statué par Sa Majesté ce qu'il appartiendra.

C'est sans doute cet Arrêt d'évocation qui a fait dire à l'Auteur que la décision étoit instante au Conseil du Roi, cependant elle n'a pas encore paru.

Si elle intervient dans la suite, & qu'elle soit fondée sur l'Ordonnance de la Marine (comme l'Auteur que je combat à regret, par la haute estime que m'ont inspiré pour lui ses rares talens, sa profonde érudition & ses vues vraiment philosophiques, reconnoît lui-même que cela doit être, puisqu'il invoque les dispositions de la même Ordonnance.) Je doute fort qu'il ait eu raison de dire que cette Ordonnance combinée dans toutes ses parties, est décisive en faveur des Officiers des Eaux & Forêts. Il me semble que l'intérêt de sa Jurisdiction l'a trop préocupé pour lui laisser la liberté de porter un jugement impartial. Il est vrai que l'on peut me supposer la même prévention en faveur de la Jurisdiction de l'Amirauté ; mais après ce qui vient d'être exposé, l'affaire est assez entendue pour que le Public puisse nous juger.

Par rapport à la riviere de Charente, où est établi le port de Rochefort, jamais les Officiers des Eaux & Forêts n'ont prétendu y exercer leur Jurisdiction au préjudice des Officiers de l'Amirauté, soit de la Rochelle soit de Marennes; mais sous prétexte que le port de Charente, qui est à une lieue au-dessus de celui de Rochefort & du même côté de la riviere, est de l'Amirauté de Marennes, parce qu'il est en Saintonge, les Officiers de cet Amirauté prétendirent autrefois, que le port de Rochefort devoit également relever d'eux, sans prendre garde que Rochefort est de l'Aunis. Aussi par Arrêt du Conseil du 18 Décembre 1684, fut-il jugé » que la Jurisdiction des affaires d'Amirauté
» audit port de Rochefort, appartenoit aux Officiers de l'Amirauté de la Ro-
» chelle, avec défenses à ceux de Marennes de les troubler, quant à ce, dans
» l'exercice de ladite Jurisdiction.

Depuis, ces Officiers de Marennes, ont encore prétendu connoître de tout ce qui arrive sur la même riviere de Charente, depuis Rochefort jusqu'à la mer; & il a été décidé par M. l'Amiral que la riviere est des deux Jurisdictions par moitié ; de maniere que la partie voisine de la Saintonge, jusqu'au milieu de sa largeur, est de l'Amirauté de Marennes, & l'autre moitié de l'A'mirauté de la Rochelle. Voyez *suprà*, article 2 du titre précédent, un autre Réglement de M. de Vendôme, pour les prises conduites dans la riviere de Charente



ARREST DU CONSEIL D'ETAT DU ROI,

Du 31 Décembre 1686.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ÉTAT.

VU par le Roi, étant en son Conseil, l'Arrêt rendu en icelui le 31 Janvier dernier, par lequel Sa Majesté auroit ordonné que par les sieurs Desmadris, Intendant de la Justice, Police & Finance de la ville de Dunkerque, & de Clouzeaux, lors Commissaire-Général de la Marine, au port & arcenal de ladite Ville, il seroit pris connoissance des différens & contestations mues entre les Officiers de l'Amirauté & ceux du Magistrat de la Ville pour raison de leurs fonctions, & le procès-verbal desdits Sieurs Desmadris & de Clouzeaux: contenant les dires & défenses desdits Officiers de l'Amirauté & du Magistrat, ensemble l'avis desdits Sieurs Commissaires: Et tout considéré, Sa Majesté étant en son Conseil, conformément à l'avis desdits sieurs Desmadris & de Clouzeaux, a maintenu & maintient les Officiers de l'Amirauté de ladite Ville de Dunkerque, dans la connoissance & Jurisdiction de toutes les matieres, tant civiles que criminelles & de police, concernant la Marine, navigation & commerce maritime, *circonstances & dépendances*, & de tous cas arrivés ou à arriver sur la mer, quais, ports, greves, eaux, rivieres ou canaux & rivages, tant & si loin que se peut étendre *le flot de Mars*, à l'exception néanmoins de canaux faits de main d'homme, & qui sont fermés par des écluses; comme aussi dans la faculté de recevoir les maîtres & conducteurs de navires, belandres & autres vaisseaux, les pilotes-côtiers, & hauturiers, les charpentiers, calfats & tous autres artisans servans aux fonctions de la Marine, & navigation, & dans la connoissance de tous leurs faits pour les fonctions de leurs maîtrises; ordonne que le Franc, vendeur établi en la ville de Dunkerque, continuera ses fonctions ordinaires, comme il se pratique dans les autres villes de Flandres, & dans celle de Calais; voulant néanmoins que s'il arrive quelque différent de paroles, excès & voies de fait sur le quai, entre les marchands & autres particuliers dans le temps que ledit Franc, vendeur procédera à la vente des marchandises, lesdits Officiers de l'Amirauté en prennent connoissance; que le Lieutenant-Général & les Gens du Roi du Siege de l'Amirauté, jouissent de l'exemption du logement des gens de guerre, conformément au Réglement du 4 Novembre 1651, & soient pareillement exempts aussi-bien que tous les Officiers dudit Siege des droits de ladite Ville, & accises des boissons qu'ils consomment dans leurs familles; & d'autant que lesdits Officiers n'ont aucun lieu pour tenir la justice: veut Sa Majesté que le Magistrat leur prête une chambre dans l'Hôtel de Ville, jusqu'à ce qu'autrement par Sa Majesté il en ait été ordonné. A l'égard du géolier il continuera de prêter serment seulement devant les Officiers dudit Magistrats, comme par le passé, & sera néanmoins également obligé de répondre des prisonniers qui lui seront remis par ordres desdits Officiers de l'Amirauté.

Quant à la cloche qui est dans la tour du quai, lesdits Officiers de l'Amirauté la pourront faire sonner quand ils l'estimeront à propos, soit pour l'exécution de leurs sentences, soit pour la publication des Ordonnances du Roi qui leur seront adressées; à l'effet de quoi sera le gardien de la Tour obligé d'obéir à leurs Ordonnances, & au surplus seront les Officiers dudit Magistrat tenus d'enregistrer les lettres de provisions de ceux de l'Amirauté lorsqu'elles leur seront portées par leurs Greffiers, sans qu'il soit besoin que lesdits Officiers s'y présentent eux-mêmes; & quant au rang & Préséance dans les cérémonies publiques, les Officiers dudit Magistrat précéderont comme par le passé, ceux de l'Amirauté, en cas qu'ils s'y trouvent; enjoint Sa Majesté audit sieur Desmadris & au sieur Patours, Intendant de la Marine de tenir la main à l'exécution du présent Arrêt. FAIT au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Versailles le trente-un jour de Décembre 1686,

Signé, COLBERT.

LETTRES PATENTES
DU ROI,
EN FORME DE DÉCLARATION,

Portant que les Officiers des Amirautés connoîtront des matieres tant civiles que criminelles contenues en l'Ordonnance de 1681 ; ensemble des cas qui pourront arriver sur la mer, les ports, havres & rivages, & sur les quais, même entre particuliers & personnes privées.

Du 31 Janvier 1694.

Regiſtrées au Parlement le 20 Février 1694.

LOUIS, par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre : A tous ceux qui ces préſentes Lettres verront, Salut. Sur ce qui nous a été repréſenté que ſouvent il s'élevoit des conteſtations entre les Juges des Amirautés & les Juges ordinaires des lieux, touchant la connoiſſance & juriſdiction des matieres, tant civiles que criminelles & de Police, & de tous cas arrivés ſur les quais ; à quoi voulant pourvoir, & interprétant en tant que beſoin ſeroit les Ordonnances de 1430, 1543, & de 1681, par leſquelles Nous & les Rois nos prédéceſſeurs aurions attribués aux Juges des Amirautés la connoiſſance & définition des choſes quelconques ſurvenantes à la mer & par les greves d'icelles. A CES CAUSES, & autres à ce nous mouvant, Nous avons déclaré & déclarons par ces préſentes ſignées de notre main, voulons & nous plaît, conformément à l'Arrêt rendu en notre Conſeil d'Etat, Nous y étant, le 31 Décembre 1686, pour le port de Dunkerque, que les Juges de l'Amirauté connoiſſent des matieres tant civiles que criminelles, contenues en notre Ordonnance de 1681, enſemble des cas qui pourront arriver ſur la mer, les ports, havres & rivages, & ſur les quais, même entre particuliers & perſonnes privées, ſans que leſdits Officiers puiſſent y être troublés par nos Juges ordinaires ni par les Juges des Seigneurs particuliers, leur faiſant défenſes de s'immiſcer dans la connoiſſance des cas qui arriveront ès-lieux ci-deſſus expliqués, à peine de nullité. Si donnons en mandement à nos amés & féaux Conſeillers, les Gens tenant notre Cour de Parlement à Paris, que ces Préſentes ils ayent à faire régiſtrer, & le contenu en icelles garder & obſerver ſelon ſa forme & teneur : CAR tel eſt notre plaiſir ; En témoin de quoi Nous avons fait mettre notre Scel à ces Préſentes. Donné à Verſailles le trente-unieme Janvier, l'an de grace mil ſix cens quatre-vingt-quatorze ; & de notre regne le cinquante-unieme. *Signé*, LOUIS ; *Et ſur le repli* : Par le Roi, PHELYPEAUX. Et Scellées du grand Sceau de cire jaune.



ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT DU ROI,

Qui évoque au Conseil les Procès, Différens & Contestations entre les Officiers des Eaux & Forêts & ceux de l'Amirauté, & qui les renvoye pardevant les Commissaires y dénommés.

Du 13 Juillet 1728.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ETAT.

LE ROI étant informé qu'il arrive souvent des contestations entre les Officiers des Eaux & Forêts & ceux des Amirautés, au sujet de leur compétence sur l'embouchure des rivieres qui se jettent dans la mer; que ces contestations ayant été portées en divers Parlement du Royaume, ont été jugées d'une maniere dans les uns, & d'une autre maniere dans les autres; que ces différens jugemens établissent une variété de Jurisprudence dans une matiere où elle doit être uniforme & générale dans toute l'étendue de son Royaume; Sa Majesté a cru qu'il étoit nécessaire d'y parvenir par un Réglement général, & de nommer pour cet effet des Commissaires de son Conseil, sur l'avis desquels il pût être rendu, en connoissance de cause, Oui le rapport du sieur le Pelletier, Conseiller d'Etat ordinaire, & au Conseil Royal, Contrôleur Général des Finances, Le Roi en son Conseil, a évoqué à soi & à son Conseil tous les procès, différens & contestations mus & à mouvoir pour raison de la compétence des Officiers des Eaux & Forêts & ceux de l'Amirauté, circonstances & dépendances; même les Requêtes en cassation, qui ont été ou qui pourront être présentées contre les Arrêts qui ont jugé les contestations qui ont été portées devant eux, concernant la compétence des deux Jurisdictions des Eaux & Forêts & de l'Amirauté, nonobstant le laps de temps, duquel Sa Majesté les a relevés, & les a renvoyés devant le sieur Fagon, Dormesson, Machault & de Baudry, Conseillers d'Etat; pour au rapport du sieur de Vanolles, Ma tre des Requêtes, & après qu'il en aura été communiqué à l'Inspecteur du Domaine, donner leur avis, & être par Sa Majeste statué ce qu'il appartiendra. Fait au Conseil d'Etat du Roi, tenu à Versailles le treizieme Juillet mil sept cent vingt-huit. Collationné.

Signé GUYOT.

Les Officiers de l'Amirauté connoissent tout de même des différens nés à l'occasion des ventes en gros, de poisson, faites dans les mêmes endroits que désigne notre article; mais hors de là, c'est aux Juges ordinaires de la Police des Villes à en connoître. Lettre de M. le Procureur-Général, Joly de Fleury, du 14 Octobre 1726. C'est aussi à ces derniers qu'il appartient de permettre le débit du poisson en public, qu'il s'agisse de l'exposer à la cohue ou de le vendre dans les barques comme il arrive toujours au sujet des sardines fraîches; & enfin de mettre le prix au poisson vendu en détail, dans les lieux où l'usage en est établi.

Au sujet des parcs & pêcheries qui ont leur titre particulier dans la présente Ordonnance, la commission dont il a été parlé sur l'article précédent a aussi pour objet l'examen des titres en vertu desquels les Seigneurs & les autres particuliers s'attribuent la propriété des parcs & pêcheries dont ils sont en possession. Ainsi le droit qu'ont toujours eu les Juges de l'Amirauté de connoître

noître du droit d'avoir ces pêcheries est également suspendu. Cependant comme au préjudice des défenses expresses portées par cette Ordonnance, de bâtir à l'avenir aucun parcs sur les greves de la mer, des Seigneurs se sont avisés de temps à autres de concéder à des particuliers des terreins dans la mer, pour y établir des pêcheries ; & que des particuliers se sont même ingérés d'en prendre de leur autorité ; toutes les fois que ces entreprises sont venues à la connoissance du Procureur du Roi, il s'est pourvu & a fait ordonner la démolition de ces nouveaux parcs. De sorte qu'il n'y a de soumis au jugement de la commission que le point de savoir, si ceux dont les parcs, écluses ou bouchots sont d'ancienne construction, toutefois postérieure à l'année 1544, en conserveront la propriété & possession ou non, ou à quelles conditions.

Il est vrai que la commission a aussi à juger, si les Seigneurs qui ne craignent point de s'attribuer la propriété du rivage & des greves de la mer, & par là le droit d'établir des pêcheries à leur gré, sont fondés ou non ; mais outre que cette prétention est absurde, si elle n'est appuyée d'une concession spéciale du Roi, c'est qu'en tout cas les défenses expresses de l'Ordonnance autorisent les Juges de l'Amirauté à s'opposer par provision à toute innovation. Si en effet ils n'y eussent pas été aussi attentifs, la côte seroit actuellement toute hérissée de ces pêcheries qui priveroient le public de la pêche du coquillage, objet extrêmement important pour la subsistance de plusieurs milliers d'hommes, sans compter les périls auxquels la navigation est exposée par le moyen de ces parcs.

Quelquefois dans la recherche de ces nouvelles pêcheries, il est arrivé qu'on a confondu dans la liste quelques-unes des anciennes, & c'est de celles-là seulement que l'Amirauté s'est abstenue de connoître, en sauvant aux parties à se pourvoir pardevers la commission ; ce qui n'a pas empêché qu'en même-temps il n'ait toujours été fait défenses d'innover.

L'état d'indécision où l'on est, depuis tant d'années, par rapport à une quantité très-considérable de parcs, qui sûrement ne seront pas conservés en définitive, fait souhaiter avec impatience qu'il intervienne enfin une décision générale, par le moyen de laquelle on sache à quoi s'en tenir à cet égard. Alors les parcs étant en petit nombre, il seroit plus aisé aux Officiers de l'Amirauté d'y exercer la police, & par là de prévenir la perte du petit poisson, même du fray qui s'y prend journellement. Voyez *infrà* l'article 4, titre 3 du livre 5.



ARTICLE VI.

CONNOÎTRONT pareillement des dommages causés par les bâtimens de mer, aux pêcheries construites, même dans les rivieres navigables, & de ceux que les bâtimens en recevront; ensemble des chemins destinés pour le halage des vaisseaux venans de la mer, s'il n'y a réglement, titre ou possession contraire.

NOs pêcheries sont de deux sortes; les une sont appellées parcs ou écluses, dont la construction se fait avec de fort grosses pierres; les autres sont appellées bouchots, qui se font avec d'assez gros pieux enfoncés dans la vase jusqu'à une certaine profondeur.

De maniere ou d'autre, ces pêcheries sont bien plus capables de faire du dommage aux bâtimens de mer, que ceux-ci de leur en causer, mêmes aux bouchots, à moins qu'il ne fût question de gros navires; mais il n'est guere possible qu'ils les abordent, étant comme nécessairement échoués sur la plage, avant que d'y arriver. Ainsi cet article qui suppose un dommage réciproque, & même un dommage causé seulement par les bâtimens de mer, ne peut regarder naturellement, dans cette Amirauté, que les bouchots pratiqués vers l'embouchure de la riviere de Sévre.

Quoiqu'il en soit, que le dommage soit arrivé au bâtiment ou à la pêcherie, comme la présomption est de droit que le navire y aura été porté par la violence du vent ou par quelqu'autre accident, il ne peut être considéré que comme une avarie à supporter en commun par le bâtiment & la pêcherie, & cela sans examiner si la pêcherie a été légitimement établie ou non, suffisant qu'elle subsiste, pour que le maître du bâtiment n'ait rien à dire, comme n'étant pas partie capable pour contester le droit du possesseur de la pêcherie.

Il faut supposer néanmoins que la pêcherie ne se trouve pas à 200 brasses près du passage ordinaire des vaisseaux; autrement le propriétaire d'une telle pêcherie répondroit seul de tout le dommage. Voyez *infrà*, article 11, titre 3 du livre 5. De même du propriétaire d'une madrague, s'il avoit manqué d'y metrre des hoirins, bouëes ou gaviteaux, conformément à l'article 3, titre 4 du même livre 5.

La compétence de l'Amirauté a lieu, aux termes de cet article, aussi-bien pour les pêcheries construites *dans les rivieres navigables*, que sur celles pratiquées sur les greves de la mer; mais il ne faut entendre par-là que la partie de la riviere jusqu'où le flux & le reflux de la mer se fait remarquer, comme il a été observé sur le précédent article. La partie supérieure de la riviere dépend de la Jurisdiction des Eaux & Forêts, jusqu'à l'autre partie où la rivierre cesse d'être navigable, laquelle derniere partie releve des Seigneurs Hauts-Justiciers, sur le territoire desquels elle coule. Telle est la distinction qu'il faut faire, en conciliant la maxime qui attribue au Roi les rivieres navigables, avec celle qui accorde aux Seigneurs Hauts-Justiciers la propriété des autres rivieres.

Pour ce qui est des chemins nécessaires pour le halage des vaisseaux dans une riviere, jusqu'à l'endroit où cesse le flux de la mer, il étoit naturel tout de même que l'Amirauté en eût la direction à l'exclusion de tous autres Juges, cette partie de la riviere étant soumise à sa Jurisdiction; cependant l'article excepte, *s'il n'y a réglement, titre ou possession contraire.* Je ne sache pas qu'aucun Seigneur soit dans le cas de l'exception dans l'Amirauté de la Rochelle.

Mais à Bordeaux, c'est autre chose à l'égard des Jurats. Non-seulement pour cet objet, mais encore pour ce qui concerne le lestage & délestage, & en général l'exercice de la Justice, tant civile & criminelle que de la police, sur la riviere, le port & havre de la ville, ils l'ont conservé au préjudice des Officiers de l'Amirauté.

Dès le 8 Octobre 1681; les Jurats avoient déclaré nul & incompétemment rendu, un Jugement de l'Amirauté, pour le délestage. Les 12 Août & 20 Octobre 1682, ils leur avoient fait défenses de se mêler de faire la visite des vaisseaux, d'exercer aucun acte de Justice ou de police sur la riviere & le port; défenses réitérées en 1685 & 1686: malgré cela néanmoins, les Officiers de l'Amirauté, fondés sur la présente Ordonnance, prétendant toujours se maintenir dans le droit à eux attribués, il intervint enfin un Arrêt du Conseil du 6 Juillet 1687, qui mit fin aux contestations & au conflit de Jurisdiction.

Cet Arrêt est remarquable, il est conçu en ces termes:

» Le Roi, conformément à l'avis du sieur de Rix, a reçu lesdits Maires & » Jurats opposans à l'exécution de l'Ordonnance de 1681, art. 4, tit. 1, liv. » 1; aux art. 5, 8, 10, 11 du tit. 2; aux art. 7 & 22, tit. 1 du liv. 4; aux art. » 1, 2, 5 du tit. 2, & aux art. 1, 3, 8, tit. 4 du même liv. 4; ce faisant, or- » donne Sa Majesté que lesdits Maires & Jurats exerceront eux-mêmes, les » fonctions *de maîtres de quais*, sans être obligés de prêter serment pardevant » le Juge de l'Amirauté, & auront soin de l'entretien des tonnes, balises, les- » tage & délestage; de faire ranger & amarrer les vaisseaux dans le port, veil- » ler à la police des quais, & dudit port & havre, & indiquer les lieux pour » chauffer les bâtimens, goudronner les cordages & travailler aux radoubs » & calfetage; qu'ils connoîtront de la vente & achat du poisson dans les ba- » teaux & sur les greves, ports & havres de ladite Ville; comme aussi de la » levée des corps noyés, & crimes qui se commettront dans l'étendue de la- » dite Jurisdiction; à l'exception toutefois de tous les endroits où le flot de la » mer s'étend, dans lesquels la Jurisdiction de l'Amirauté sera exercée; que » lesdits Jurats recevront les maîtres charpentiers, calfateurs, cordiers & » voiliers; tiendront la main à l'exécution des art. 7 & 22 du tit. 1 du liv. » 4, portant défenses aux marchands, facteurs ou commissionnaires de laisser » sur les quais leurs marchandises plus de trois jours, aux peines y conte- » nues, & auront soin de l'entretien des grilles de fer, des égouts de la ville » de Bordeaux, quais & ponts qui ont leur décharge dans le port, nonobstant » ce qui est porté par ladite Ordonnance de 1681, à laquelle Sa Majesté dé- » roge pour ce regard, sans tirer à conséquence. A l'égard des autres deman- » des & prétentions formées par lesdits Jurats, Sa Majesté les en a déboutés » & déboute, & ordonne que le droit d'*ancrage, tonnes & balises, sera perçu* » *au profit du sieur Amiral*, leur faisant très-expresses inhibitions & défenses » d'en prendre connoissance ni d'en faire la levée, à peine d'être contraints

» à la restitution ; voulant seulement qu'ils continuent de recevoir les rapports » de la quantité de lest que les maîtres de navires auront, & qu'ils débarqueront. Enjoint Sa Majesté au sieur Commissaire départi en la Généralité de » Bordeaux de tenir la main à l'exécution du présent Arrêt. Fait au Conseil » d'Etat du Roi, &c. Par-là la Jurisdiction de l'Amirauté est extrêmement » resserrée à Bordeaux.

Le chemin pour le halage des vaisseaux est fixé par les anciennes Ordonnances à vingt-quatre pieds de large. C'est donc cet espace le long des rivieres navigables jusqu'où le flux de la mer se fait sentir, qui est de la compétence de l'Amirauté ; mais savoir s'il en doit être de même d'un pareil espace le long du rivage de la mer. Voyez *infrà*, sur l'article 2, titre 7, livre 4.

ARTICLE VII.

CONnoîtront encore des dommages faits aux quais, digues, jettées, palissades & autres ouvrages faits contre la violence de la mer, & veilleront à ce que les ports & rades soient conservés dans leur profondeur & netteté.

LA compétence de l'Amirauté en cette partie n'a jamais été révoquée en doute, ni, par une conséquence inévitable, le droit de contraindre les particuliers en possession des quais, & de percevoir à ce sujet des droit de calage & amarrage, aux réparations ordinaires & à l'entretien de ces quais en bon état, puisque ce n'est qu'à cette condition que ces droits de quais leur ont été concédés pour en faire la perception sous l'autorité de l'Amirauté qui seule a droit d'en connoître.

Quant à la reconstruction à neuf des quais & au nettoyement du bassin & des avenues du port, comme ce sont des ouvrages publics qui ne peuvent se faire qu'avec le secours des deniers levés sur le public à cette fin, ce n'est qu'à ceux qui ont le maniement de ces deniers, qu'il convient de diriger ces ouvrages ; mais ces ouvrages une fois faits & achevés, la police de l'Amirauté rentre dans tous ses droits pour veiller à leur conservation & entretien.

Du reste, quoique l'inspection sur ces ouvrages ne lui appartienne point pendant leur construction, elle n'a pas moins l'exercice de la police dans tous les endroits où se font les travaux, que dans le reste du port & de ses dépendances, pour maintenir le bon ordre & punir ceux qui y contreviennent.

L'attribution à l'Amirauté des cas énoncés tant dans cet article que dans les deux articles précédens, renouvellée & confirmée, d'abord par Arrêt du Conseil du 31 Octobre 1686, pour Dunkerque, l'a ensuite été pour toutes les Amirautés du Royaume, par Lettres-patentes en forme de Déclaration du Roi, en date du 31 Janvier 1694, registrées au Parlement le 20 Février suivant. Il y est dit expressément que les Juges des Amirautés connoîtront des matieres tant civiles que criminelles, contenues dans la présente Ordonnance ; ensemble des cas qui pourront arriver sur la mer, ses ports, havres & rivages, & sur les

quais, même entre particuliers & personnes privées, sans que lesdits Officiers y puissent être troublés par les Juges ordinaires, ni par les Juges des Seigneurs particuliers, auxquels défenses sont faites de s'immiscer dans la connoissance des cas qui arriveront ès-lieux ci-dessus expliquées, à peine de nullité.

ARTICLE VIII.

FEront la levée des corps noyés & dresseront procès-verbal de l'état des cadavres trouvés en mer, sur les greves ou dans les ports; même de la submersion des gens de mer, étant à la conduite de leurs bâtimens dans les *rivieres navigables.*

EXception en faveur des Jurats de Bordeaux. Voyez *suprà*, article 6.

Ce n'est pas seulement des corps noyés trouvés dans les endroits désignés par cet article, que l'Amiral a droit de faire la levée par privilege exclusif; c'est encore des corps de ceux qui ont été tués dans les mêmes endroits, pour en user à cet égard de la maniere prescrite par l'Ordonnance de 1670, titre 4; faire la recherche des meurtriers & les poursuivre.

A l'égard des corps noyés, dès que l'Amirauté en est informée, le Lieutenant se transporte sur le lieu avec le Procureur du Roi, le Greffier & l'un des Chirurgiens de l'Amirauté. Là se fait la visite du cadavre, avec procès-verbal de l'état où il se trouve. S'il n'a aucune blessure ou contusion capable de faire présumer que sa mort n'a pas été fortuite & accidentelle; en un mot, s'il n'a que les symptomes d'un homme simplement noyé; après s'être informé des assistants, qui sont ordinairement en grand nombre, de son nom, de sa profession & de sa demeure, on le livre à ceux de ses parens ou amis qui le réclament pour lui faire donner la sépulture; & à défaut de réclamation, on prie le Curé du lieu de la lui faire donner, ce qu'il ne peut refuser, même dans le cas où il ne se trouve dans les habits du cadavre aucune marque de catholicité, parce que dans le doute, la présomption est en faveur de la catholicité. Voyez *infrà*, article 34, titre des naufrages.

Si le contraire étoit prouvé, la sépulture auroit lieu seulement dans le lieu désigné pour l'inhumation des étrangers, sans cérémonie.

Alors les choses en demeurent là. Mais si le cadavre se trouvoit blessé, après avoir pourvu tout de même à lui faire donner la sépulture, il seroit fait une information à la maniere ordinaire, pour tâcher de découvrir les auteurs & les complices de ce tragique événement.

Rivieres navigables. Voir à ce sujet ce qui a été dit sur les articles 5 & 6, ci-dessus.

Au surplus, la levée des corps noyés dans les rivieres appartiendroit tout de même à l'Amirauté, quoiqu'il ne s'agiroit pas de gens de mer, mais simplement des passagers ou autres personnes qui par occasion seroient allées au navire. L'article en ne parlant que des gens de mer en cet endroit, n'a

fait qu'exprimer le cas ordinaire, fans exclufion des autres perfonnes. Et en effet c'eft le lieu où le cadavre eft trouvé qui décide de la compétence du Juge pour la levée du corps, fans égard à la qualité & condition de la perfonne. Auffi le commencement de l'article ne fait-il aucune diftinction. Arrêt conforme de Rouen, du 9 Mars 1696, fur conflit entre le Sénéchal de Fefcamp & les Officiers de l'Amirauté dudit lieu, au fujet d'un cadavre trouvé au pied de la falaife.

De même, c'eft le lieu où le crime eft commis qui décide de la compétence de l'Amirauté, de quelque qualité que foient les coupables. Déclaration du Roi, du 31 Janvier 1694.

ARTICLE IX.

ASfifteront aux montres & revues des Habitans des paroiffes fujettes au guet de la mer, & connoîtront de tous différens qui naîtront à l'occafion du guet ; comme auffi des délits qui feront commis par ceux qui feront la garde des côtes tant qu'ils feront fous les armes.

LE Commentateur diftingue, mal-à-propos, *le guet de la mer*, *de la garde des côtes*, puifque c'eft abfolument la même chofe. D'ailleurs la garde ne fe fait réellement qu'en temps de guerre ou fufpect, & jamais en temps de paix, fi quelque incident n'y donne lieu.

Originairement le guet de la mer, ou la garde de la côte fe faifoit par les ordres & fous le commandement de l'Amiral. Ordonnance de 1517, art. 29; de 1543, article 8; & de 1584, article 17. Aujourd'hui c'eft autre chofe, comme fera obfervé, ci-après, titre 6 du livre 4, article 1.

Anciennement auffi, quoique le guet ne fe fît point en temps de paix, ceux qui y étoient fujets, n'étoient pas moins tenus de payer à M. l'Amiral, le droit de guet, au taux accoutumé. En temps de guerre le droit n'étoit pas dû à caufe que le guet fe faifoit réellement ; mais ceux qui y manquoient, payoient le droit avec l'amende du défaut. Même Ordonnance de 1517, article 30; de 1543, article 9, & de 1584, article 18. Il y a long-temps qu'il ne fe paye plus aucun droit de guet à l'Amiral; cependant ce droit fe percevoit encore lors de la Déclaration du Roi, du 31 Octobre 1647, comme il réfulte du préambule de ladite Déclaration. Il fe payoit auffi encore en Normandie en 1659, comme le prouve l'Arrêt du Confeil du 11 Juillet audit an 1659. Enfin il fe payoit encore en 1687. Voyez fur l'article 1, titre 6 du livre 4, ci-après, les raifons de la ceffation du payement de cette redevance.

Pour ce qui eft des montres ou revues des hommes fujets au guet de la mer, dont il eft parlé dans cet article ; l'Amiral avoit droit de les faire deux fois l'an en temps fufpect de guerre, aux termes de l'article 28 de l'Ordonnance de 1517, & du 7 de l'Ordonnance de 1543 ; mais en temps de paix il ne le pouvoit que de deux ans en deux ans. Article 16 de l'Ordonnance de 1584.

Cette distinction ne subsiste plus. Voyez ce qui sera observé sur l'article 3, titre 5 du livre 4, ci-après

Par cet article, confirmé par ledit article 3 & par les Réglemens postérieurs, notamment par celui du 28 Janvier 1716, article 4 du titre 2, les Officiers de l'Amirauté, comme représentans en cette partie M. l'Amiral, sont Inspecteurs nés de cette Milice garde-côte

Outre cela il leur est donné de connoître de tous différens qui naîtront à l'occasion du guet ; comme aussi des délits qui seront commis par les Gardes-côtes, tant qu'ils seront sous les armes ; c'est-à-dire, en faisant le guet, ou pendant le temps de la revue, comme le porte l'article 1 dudit Réglement de 1716 ; *& de tout ce qui a rapport à la garde-côte* ; autrement & hors de là, ce seroit aux Juges ordinaires à connoître des délits, relativement à l'article 1, titre 1 de l'Ordonnance de 1670.

ARTICLE X.

CONNOÎTRONT pareillement des pirateries, pillages & désertions des équipages, & généralement *de tous crimes & délits* commis sur mer, ses ports, havres & *rivages*.

VOyez *suprà*, article 6, pour l'exception en faveur des Jurats de Bordeaux.

Tous ces cas sont autant de délits maritimes, dont en général la connoissance a été attribuée à l'Amirauté dès le temps de son institution, comme il résulte des anciennes Ordonnances citées sur l'article 2, ci-dessus. Ainsi cet article n'a rien ajouté à l'ancienne compétence de cette Jurisdiction.

Mais elle ne s'étend pas aux délits commis sur les vaisseaux du Roi ou dans ses ports, par les Officiers ou soldats de la Marine. C'est au Conseil de Guerre de chaque département qu'appartient d'en connoître précisément, suivant le titre 1 du livre 4 de l'Ordonnance de 1689, où la procédure qu'il convient de faire à ce sujet est tracée.

C'est à ce Conseil de Guerre tout de même que les Déserteurs doivent être jugés & punis ; mais il n'y a pas encore de désertion de la part des Officiers mariniers & matelots, lorsqu'ils ne font que se cacher & s'absenter, au lieu de se présenter, sur les avis qui leur en ont été donnés par la publication des rôles de la Classe de service ; & c'est à ce sujet que l'article 2 du titre 2, livre 8 de la même Ordonnance, veut qu'ils soient poursuivis simplement pardevant les Officiers de l'Amirauté pour être condamnés en vingt livres d'amende. L'article ajoute qu'au cas qu'ils continuent dans leur désobéissance, ils seront pris & arrêtés, & conduits au port de l'armement des vaisseaux pour y être détenus prisonniers pendant un mois, & obligés ensuite d'en servit six sans solde.

A l'égard de ceux de la Classe de service qui se trouveront sur les bâtimens marchands, c'est aussi pardevant les Officiers de l'Amirauté qu'ils doivent être poursuivis, pour subir les peines qu'ils auront encourues. De même les François qui se trouveront sur les bâtimens étrangers, seront remis aux Officiers de

l'Amirauté pour leur faire & parfaire le procès, conformément à l'Edit du mois d'Août 1673, articles 12 & 13, titre 5, livre 8 de la même Ordonnance de 1689.

Il sera parlé des pirateries & pillages sur le titre des prises.

Quant à la désertion des équipages des bâtimens marchands & à la peine qui y est attachée, voir l'article 3 du titre des matelots ci-après, qui est le septieme du livre suivant; & pour la désertion des équipages des vaisseaux armés en course, voir les Ordonnances qui seront rapportées sur l'article 2 du titre des prises, aussi ci-après.

De tous crimes & délits, *&c.* Au rang des délits maritimes est le transport des marchandises de contrebande par mer; c'est-à-dire, des marchandises & effets, dont l'entrée dans le Royaume où la sortie est interdite; & de tout temps les Juges de l'Amirauté en ont eu l'attribution privativement à tous autres. On peut voir sur cela les Ordonnances de 1398, article 6; 1498, article 2; 1517, article 16; 1543, article 41; 1584, article 57; la Déclaration du Roi du 24 Mars 1600; l'Arrêt du Conseil du 9 Août 1605; celui du 24 Janvier 1619, cité par Cleirac, Jurisdiction de la Marine, article 7, nombre 4, pages 404 & 405; l'Ordonnance du Cardinal de Richelieu, du 22 Septembre 1638; celle de M. le Duc de Vendôme, du premier Août 1650; les Arrêts du Conseil des 26 dudit mois d'Août & 18 Novembre 1658; les Ordonnances du Roi, des 28 Juillet 1660, 28 Juin 1661, & 12 Avril 1681; l'article 5, titre 5, ci-après, qui enjoint aux Huissiers visiteurs de s'opposer au transport des marchandises prohibées; de les saisir & d'en faire leur rapport au Juge, à peine de trois cens livres d'amende & de punition exemplaire. C'est aussi pour cela en partie que ces Huissiers ont été établis dans l'origine avec commission & ordre de visiter les navires, leurs équipages & cargaisons. Enfin l'article 18, titre 9 des naufrages, livre 4; veut qu'en cas de nauffrage de navires où il y aura des *marchandises de contrebande*, les Officiers de l'Amirauté s'assurent des hommes, vaisseaux & marchandises.

Cela n'a pas empêché néanmoins, qu'en différentes occasions, cette compétence si ancienne & si autorisée, n'ait été disputée depuis aux Officiers de l'Amirauté, tant par les Fermiers-généraux que par les Juges des Traites & autres; mais la connoissance de ces sortes d'affaires a toujours été renvoyée aux Juges d'Amirauté. Arrêts du Conseil des 15 Janvier 1689, 15 Août 1600, 17 Août 1700, 29 Juillet & 7 Septembre 1702, & 20 Mars 1703.

L'Arrêt du 17 Août 1700, est d'autant plus remaquable qu'il s'agissoit d'une saisie faite à la requête de Templier, Adjudicataire du bail des cinq grosses fermes, & qu'à cette occasion il y eut conflit entre le Parlement de Bordeaux & la Cour des Aydes. L'Arrêt renvoya l'affaire à l'Amirauté de Guyenne, sauf l'appel au Parlement.

Depuis ce temps-là, il n'y a plus eu de contestation en Justice sur ce point; mais il est survenu un changement, au moyen duquel, sans toucher au fond de la compétence de l'Amirauté en cette partie, les Officiers de cette Jurisdiction ne peuvent plus juger seuls ces sortes d'affaires, si ce n'est dans l'absence des Intendans: voici ce que c'est.

Les Fermiers-généraux, toujours attentifs à étendre leurs droits, & bien persuadés

ſuadés que les amendes & confiſcations réſultantes des ſaiſies pour cauſe de contrebande, leur rapporteroient un produit beaucoup plus conſidérable que celui qu'elles donneroient à M. l'Amiral, propoſerent une eſpece d'abonnement, au moyen duquel ces amendes & confiſcations leur appartiendroient, à la charge par eux ſuivant leurs offres, de payer à M. l'Amiral pour ſon indemnité, une ſomme de 20000 livres tous les ans, & le premier Janvier de chaque année.

M. l'Amiral ayant accepté la propoſition, les Fermiers-généraux obtinrent un Arrêt du Conſeil en forme de Réglement, le 15 Mai 1728, portant entre autres choſes :

Article premier, que la connoiſſance des contraventions ſur les vaiſſeaux & dans les ports, rades, côtes & rivages du Royaume, ſur le fait des marchandiſes de contrebande ou prohibées, à l'entrée ou à la ſortie, appartiendra aux ſieurs Intendans conjointement avec les Officiers de l'Amirauté, ſauf l'appel au Conſeil en matiere civile, & en dernier reſſort en matiere criminelle; en appellant pour les matieres criminelles, ſi beſoin eſt, des Gradués pour compléter le nombre requis par l'Ordonnance; Sa Majeſté leur en attribuant toute Cour, Juriſdiction & connoiſſance, & icelle interdiſant à ſes autres Cours & Juges, & les jugemens ſeront intitulés du nom deſdits ſieurs Intendans & Officiers de l'Amirauté.

Par l'article 2, le produit des amendes & confiſcations eſt attribué par un droit nouveau à Sa Majeſté ou à l'Adjudicataire de ſes Fermes, à la requête & aux frais duquel ſeront faites toutes les pourſuites, ſans que l'Amiral de France y puiſſe rien prétendre ſous quelque prétexte que ce ſoit.

A la charge néanmoins, aux termes de l'article 9, que pour indemniſer l'Amiral de la privation, à l'avenir, de ſes amendes & confiſcations, il lui ſera payé tous les ans, au premier Janvier de chaque année, par l'Adjudicataire des Fermes, la ſomme de 20000 liv. & ſans qu'à cette occaſion le Fermier puiſſe prétendre aucun droit ni connoiſſance ſur les confiſcations qui ſeront prononcées par les Officiers de l'Amirauté dans toutes les affaires de quelque nature que ce puiſſe être, qui ne regarderont pas directement les marchandiſes de contrebande ou prohibées, & la conſervation des droits des Fermes.

Ce Réglement conſervoit bien le fond de la compétence à l'Amirauté par rapport aux ſaiſies & inſtances concernant les marchandiſes de contrebande; mais il laiſſoit ſubſiſter des difficultés ſur ce ſujet qui pouvoient faire naître de nouvelles conteſtations entre les Amirautés & les Fermiers-Généraux; & c'eſt ce qui donna lieu à un nouvel Arrêt en interprétation, en date du 14 Septembre de la même année 1728, qui eſt la loi ſubſiſtante à cet égard, conjointement avec l'Arrêt précédent pour tout ce qui n'y a pas été dérogé par celui-ci.

Il y eſt décidé, art. 1, que les procès-verbaux des commis des Fermiers & des Huiſſiers viſiteurs & les autres pieces & procédures ſeront dépoſées aux Greffes des Amirautés.

Article 2, que la répétition des procès-verbaux & l'inſtruction des procès ſeront faites par les ſieurs Intendans, lorſqu'ils ſeront ſur les lieux (avec faculté néanmoins d'en faire le renvoi au ſiege de l'Amirauté) ſi non & en cas d'abſence, par le Lieutenant de l'Amirauté ou ſon repréſentant, le tout à la

requête & aux frais du Fermier demandeur, qui pourra requérir la jonction du Procureur du Roi.

L'article 3 porte que les Officiers de l'Amirauté pourront juger seuls lesdits procès en cas d'absence de l'Intendant, après néanmoins qu'ils l'auront informé des affaires qu'ils auront à juger; & qu'ils auront pris son agrément pour juger en son absence. L'article ajoute que dans les Villes où lesdits sieurs Commissaires départis résident, ils présideront à tous les jugemens, lesquels seront rendus chez eux en matiere civile, & à l'Amirauté en affaires criminelles.

Aux termes de l'article 4, chaque Greffier de l'Amirauté tiendra la plume dans toutes les instructions & jugemens des procès, délivrera tous les actes & Sentences, & les minutes demeureront déposées au Greffe pour y avoir recours en cas de besoin.

L'article 5 concerne les Huissiers visiteurs & leur ordonne de continuer leurs fonctions, conformément à l'art. 5, titre 5, de la présente Ordonnance, sauf au Fermier à se prévaloir de leurs procès-verbaux, s'il juge à propos de s'en servir, &c.

L'article 6 ordonne pour le surplus l'exécution des Ordonnances & Réglemens, notamment des Ordonnances de 1670, 1680 & 1687, & de l'Arrêt ci-dessus du 25 Mai 1728.

Telle est la regle établie sur cette matiere, & qui a toujours été exactement suivie depuis ce temps-là, de quelque nature que fussent les marchandises de contrebande ou prohibées comprises dans les saisies, sans distinction de celles soumises à des baux particuliers, de celles dépendantes du bail général.

ARREST DU CONSEIL D'ETAT

DU ROI,

Portant Réglement au sujet des contestations entre l'Amirauté de France & les Fermiers-Généraux, sur la Compétence des matieres de la contrebande & du Commerce prohibé qui se fait tant en mer & dans les ports, havres & rivages du Royaume, qu'aux Isles & Colonies Françoises de l'Amérique.

Du 25 Mai 1728.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ÉTAT.

VU par le Roi, étant en son Conseil, les Mémoires présentés en icelui, tant par l'Amiral de France que par l'Adjudicataire des Fermes-générales unies, au sujet des contestations qui sont survenues jusqu'à présent entre l'Amirauté de France & les fermiers-généraux, sur la compétence des matieres de la contrebande & du commerce prohibé qui se fait par mer, & dans les ports, havres & rivages du Royaume, & à l'Amérique, & sur l'application des amendes & confiscations qui proviennent des saisies qui y sont faites des marchandises de cette espece, qui ont donné lieu jusqu'à ce jour à différens conflits de Jurisdiction entre les Juges des Amirautés & les Juges des Traites: Et Sa Majesté, pour terminer ces contestations, & prévenir celles qui pourroient survenir, ayant résolu de déterminer par un Reglement quels sont les droits qui doivent appartenir aux uns & aux autres; Ouï le rapport du sieur le Pele-

tier, Conseiller d'Etat ordinaire & au Conseil Royal, Contrôleur-Général des Finances, Sa Majesté, étant en son Conseil, a ordonné & ordonne ce qui suit.

ARTICLE PREMIER.

La connoissance des contraventions qui seront découvertes en France sur les Vaisseaux, & dans les ports, rades, côtes & rivages de la mer, sur le fait des marchandises de contrebande ou prohibées à l'entrée ou à la sortie, appartiendra aux sieurs Intendans & Commissaires départis dans l'étendue des Provinces & Généralités du Royaume, conjointement avec les Officiers des Amirautés, sauf l'appel au Conseil en matieres civiles, & en dernier ressort en matieres criminelles; en appellant pour les matieres criminelles, s'il est besoin, des Officiers ou Gradués pour composer le nombre requis par l'Ordonnance, Sa Majesté leur en attrtbuant toute Cour, Jurisdiction & connoissance, & icelle interdisant à ses autres Cours & Juges: & les Jugemens seront intitulés du nom desdits sieurs Intendans & Officiers des Amirautés à ce commis par le présent Arrêt.

II. Le produit des amendes & confiscations appartiendra à Sa Majesté, ou à l'Adjudicataire de ses Fermes, à la requête & aux frais duquel seront faites toutes les poursuites, sans que l'Amiral de France y puisse rien prétendre sous quelque prétexte que ce soit.

III. Les Officiers des Amirautés connoîtront, en premiere instance, des contraventions sur le fait du commerce étranger, tant en matieres civiles que criminelles, & des marchandises de contrebande ou prohibées qui seront découvertes sur les vaisseaux & dans les ports, rades, anses, côtes & rivages de la mer, dans les Isles & Colonies Françoises, sauf l'appel au Conseil supérieur; à l'exception des contraventions portées par le Titre V des Lettres-Patentes du mois d'Octobre 1727, dont la connoissance appartiendra aux Intendans & aux Officiers d'Amirauté: en appellant en outre, s'il est besoin, le nombre des Gradués ou Officiers requis par l'Ordonnance, dans le cas où il échéra de prononcer une peine afflictive.

IV. Le produit des amendes & confiscations provenant des confiscations qui seront découvertes par les Commis du Domaine d'Occident dans les ports, anses, côtes & rivages de la mer aux Isles & Colonies Françoises, sera remis à la Caisse du Domaine, & appartiendra moitié à Sa Majesté ou à l'Adjudicataire de ses Fermes, moitié aux Dénonciateurs & Employés du Domaine qui auront contribué à la capture & découverte.

V. La connoissance des contraventions qui seront découvertes à terre par les Employés du Domaine auxdites Isles & Colonies, appartiendra aux Intendans, sauf l'appel au Conseil; à l'exception de celles où il échéra de prononcer une peine afflictive, auquel cas la connoissance en dernier ressort sera attribuée auxdits sieurs Intendans, en appellant le nombre des Gradués ou Officiers requis par l'Ordonnance; Et le produit des amendes & confiscations qui en proviendra, tant en matiere civile que criminelle, sera remis à la Caisse du Domaine, & appartiendra moitié à Sa Majesté ou à l'Adjudicataire de ses Fermes, moitié aux Dénonciateurs & Employés du Domaine qui auront contribué à la capture & découverte.

VI. Le produit des amendes & confiscations qui proviendront des prises faites en mer par les Pataches ou Commis du Fermier, munis de Commissions de l'Amiral de France nécessaires pour faire la course, sera remis à la Caisse du Domaine, & appartiendra (le dixieme de l'Amiral déduit) moitié à Sa Majesté ou à l'Adjudicataire de ses Fermes, moitié aux Dénonciateurs & Employés du Domaine qui auront contribué aux prises.

VII. Les amendes & confiscations, soit dans les affaires actuellement indécises en France & à l'Amérique, soit dans les affaires jugées sur lesquelles le Fermier est en instance pour raison du partage, appartiendra à Sa Majesté ou à l'Adjudicataire de ses Fermes, conjointement aux articles IV, V & VI, du présent Réglement.

VIII. Les effets & marchandises saisies, tant en France qu'aux Isles & Colonies Françoises, par les commis de l'Adjudicataire des Fermes, ne pourront être déposés que dans ses Bureaux; & dans le cas des prises faites en course où il échoit le dixieme à l'Amiral de France, l'Adjudicataire ou ses Commis seront tenus de les enfermer sous deux clefs différentes, dont une demeurera aux Officiers de l'Amirauté, & l'autre au Receveur des Fermes dépositaire, jusqu'à jugement définitif.

IX. Et pour indemniser l'Amiral de France des Droits qu'il a prétendu lui appartenir, tant sur la contrebande en France que sur le fait du commerce étranger aux Isles & Colonies Françoises, & pour mettre fin au procès que cette rétention a fait naître, il lui sera payé tous les ans, au premier jour de chaque année, par l'Adjudicataire des Fermes, à commencer de la présente année 1728, la somme de vingt mille livres; sans qu'à l'avenir l'Amiral de France ou

ses successeurs puissent avoir les mêmes prétentions, ni demander une plus forte indemnité sous quelque prétexte que ce soit; & sans qu'à l'occasion du présent Réglement le Fermier puisse prétendre aucun droit ni connoissance sur les confiscations qui seront prononcées par les Officiers d'Amirauté, dans toutes les affaires de quelque nature que ce puisse être qui ne regarderont pas directement les marchandises de contrebande ou prohibées, & la conservation des droits des Fermes.

X. Le Fermier, sous prétexte de la conservation des droits de Sa Majesté & service de ses Fermes, soit pour la voiture des sels & empêcher la contrebande, ou quelqu'autre raison que ce puisse être, ne pourra mettre, avoir ni tenir aucun bâtiment à la mer, de quelque grandeur que ce soit, sans congé ou commission de l'Amiral de France, enrégistré à l'Amirauté du lieu dudit bâtiment, sous les peines portées par l'Ordonnance de 1681, à l'exception néanmoins des simples canots servant à la visite des bâtimens dans les ports & rades: Et seront les congés des bâtimens destinés à la voiture des sels, pris pour chaque voyage: & à l'égard des bâtimens & pataches qui sont continuellement en mer pour le service des Fermes de Sa Majesté, le congé sera délivré pour un an.

XI. Sera permis à l'Adjudicataire des Fermes de tenir en mer & aux embouchures des rivieres des vaisseaux, pataches ou chaloupes armés, à la charge par lui de mettre de six mois en six mois au Greffe de l'Amirauté de la Province un état certifié de lui, ou de son commis-général, des noms & surnoms de ceux qui y seront employés.

XII. Lui sera aussi permis pour composer ses équipages de choisir tels matelots qu'il voudra, pourvu qu'ils ne soient pas retenus pour le service de la Marine.

XIII. Il lui sera délivré un congé de l'Amiral de France pour les bâtimens ou pataches qu'il jugera à propos d'armer sur les côtes du Royaume, lequel sera pour un an, & il sera tenu de le renouveller à son échéance, sous les peines portées par l'Ordonnance de 1681.

XIV. Et pour ce qui est des pataches, bateaux au autres bâtimens que le Fermier jugera à propos d'armer aux Isles de l'Amérique, pour faire la course dans l'étendue prescrite par les Réglemens sur les bâtimens faisant le commerce étranger, il sera tenu de prendre une commission de l'Amiral de France, ainsi qu'il est ordonné par l'art. V des Lettres-patentes du mois d'Octobre 1727, laquelle commission sera délivrée pour un an.

XV. S'il arrivoit qu'un bâtiment faisant le commerce étranger aux côtes des isles de l'Amérique, fût attaqué en même temps par un Armateur ayant commission de l'Amiral de France, & par un bâtiment armé par le Fermier sous pareille commission, la prise sera partagée entr'eux suivant la force des équipages & le nombre des canons, conformément à l'Ordonnance de 1681.

XVI. Ne sera rien innové sur les prises & contraventions concernant le faux sel & le faux tabac, dans les ports, côtes & rivages du Royaume, dont la compétence demeurera aux Officiers des Gabelles & autres Officiers qui en doivent connoître suivant les Réglemens, qui seront exécutés selon leur forme & teneur, en ce qui n'est point dérogé par le présent Arrêt.

XVII. Seront au surplus les Lettres-patentes du mois d'Octobre 1727, & autres Réglemens concernant les marchandises de contrebande ou prohibées, exécutées selon leur forme & teneur. Enjoint Sa Majesté aux sieurs Intendans & Commissaires départis dans les Provinces & Généralités du Royaume & èsdites Isles & Colonies Françoises, de tenir la main à l'exécution du présent Arrêt, qui sera exécuté nonobstant oppositions ou autres empêchemens quelconques, dont si aucuns interviennent, Sa Majesté s'en est & à son Conseil, réservé la connoissance, & icelle interdit à toutes ses Cours & autres Juges. Fait au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Versailles le vingt-cinq Mai mil sept cent vingt-huit.

Signé, PHÉLYPEAUX.



ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT DU ROI,

En interprétation de celui du 25 Mai dernier, qui regle les conteſtations d'entre l'Amirauté de France & les Fermiers-Généraux, ſur la compétence des matieres de contrebande.

Du 14 Septembre 1728.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ETAT.

LE ROI s'étant fait repréſenter en ſon Conſeil l'Arrêt rendu en icelui le 25 Mai dernier, portant Réglement au ſujet des conteſtations entre l'Amirauté de France & les Fermiers-généraux, ſur la compétence des matieres de la contrebande & du commerce prohibé qui ſe fait tant en mer que dans les ports, havres & rivages du Royaume, qu'aux Iſles & Colonies Françoiſes de l'Amérique : Et Sa Majeſté étant informée que l'exécution dudit Réglement pourroit donner lieu à quelques difficultés entre l'Amirauté de France & les Fermiers-généraux, à quoi Sa Majeſté voulant pourvoir. Ouï le rapport du ſieur le Peletier, Conſeiller d'Etat ordinaire, & au Conſeil Royal, Contrôleur-général des Finances, Sa Majeſté, étant en ſon Conſeil, en interprétant en tant que beſoin les diſpoſitions de l'Arrêt dudit jour 25 Mai dernier, a ordonné & ordonne ce qui ſuit.

ARTICLE PREMIER.

Les procès-verbaux des Commis du Fermier & des Huiſſiers-viſiteurs, & les autres pieces & procédures, ſeront dépoſés aux Greffes des Amirautés.

II. La répétition des procès-verbaux, & l'inſtruction des procès ſeront faits par les ſieurs Intendans & Commiſſaires départis lorſqu'ils ſeront ſur les lieux, avec faculté néanmoins d'en faire le renvoi au Siege de l'Amirauté ; ſinon & en cas d'abſence par le Lieutenant-général de l'Amirauté ; & en cas d'empêchement légitime par les autres Juges ou Avocats du Siege, ſuivant l'ordre du tableau, le tout à la requête & aux frais du Fermier, ſeulement dans les cas où il aura formé les demandes ; & il ſera permis audit Fermier de requérir l'adjonction du Procureur du Roi.

III. Les Officiers d'Amirauté pourront juger ſeuls leſdits procès en cas d'abſence deſdits ſieurs Commiſſaires départis, après néanmoins qu'ils les auront informés des affaires qu'ils auront à juger, & qu'ils auront pris leur agrément pour les juger en leur abſence. Veut néanmoins Sa Majeſté, que dans les Villes où leſdits ſieurs Commiſſaires réſident, ils préſident à tous les jugemens, que le Siege ſe tienne chez eux dans les affaires civiles, & à l'Amirauté pour le jugement des affaires criminelles.

IV. Chaque Greffier de l'Amirauté tiendra la plume dans toutes les inſtructions & jugemens des procès, délivrera tous les Actes & Sentences ; & les Minutes demeureront dépoſées au Greffe de chacune deſdites Juriſdictions, pour y avoir recours en cas de beſoin.

V. Les Huiſſiers-Viſiteurs des Sieges de l'Amirauté continueront leurs fonctions, conformément à l'article 5 du titre 5 de l'Ordonnance de la Marine de 1681, ſous les peines y portées, ſauf au Fermier à prendre le fait & cauſe, s'il les trouve fondés, à l'effet de quoi leſdits Huiſſiers-viſiteurs lui remettront ſur le champ un double de leur procès-verbaux, pour avouer ou déſavouer la pourſuite ; & en cas de déſaveu, ledit Fermier ne participera ni aux frais ni au profit des jugemens qui ſeront rendus. Veut Sa Majeſté, que leſdites aſſignations ſoient données, & les ſignifications des Sentences & Jugemens faites par leſdits Huiſſiers-viſiteurs lorſque les ſaiſies ſeront de leur fait ; & lorſqu'elles ſeront du fait des Commis, leſdits Commis auront la faculté de donner les aſſignations lors de la confection de leurs procès-verbaux, & en ce cas le Fermier pourra ſe ſervir des Huiſſiers des Fermes & autres Huiſſiers-Royaux, ainſi qu'il eſt autoriſé par les Ordonnances & Réglemens.

VI. Leſdits ſieurs Intendans & les Officiers

d'Amirauté se conformeront au surplus aux dispositions des Ordonnances & Réglemens, & notamment aux Ordonnances de 1670, 1680 & 1687, & à l'Arrêt du 15 Mai dernier, qui sera exécuté selon sa forme & teneur. Enjoint Sa Majesté, aux sieurs Intendans & Commissaires départis dans les Provinces & Généralités du Royaume, ésdites Isles & Colonies Françoises de tenir la main à l'exécution du présent Arrêt, qui sera exécuté nonobstant oppositions ou autres empêchemens quelconques, dont, si aucuns interviennent, Sa Majesté se réserve & à son Conseil, la connoissance ; icelle interdisant à toutes ses Cours & autres Juges. MANDE & ordonne, Sa Majesté, à Monsieur le Comte de Toulouse, Amiral de France, de tenir la main à l'exécution du présent Arrêt, qui sera enrégistré aux Greffes des Amirautés. FAIT au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Fontainebleau le quatorzieme jour de Septembre mil sept cent vingt-huit.

Signé, PHELYPEAUX.

Au surplus les Officiers d'Amirauté jugent sans épices ces sortes d'affaires, conformément aux Réglemens.

L'évasion des Religionnaires ou des nouveaux Convertis, est aussi un crime dont la connoissance appartient aux Officiers de l'Amirauté, aux termes des Ordonnances, Edits & Déclarations des mois d'Août & 2 Octobre 1669 ; 10 Octobre 1681 ; 18 Mai 1682 ; 30 Avril, 30 Juin, 18 & 31 Octobre, 5 & 20 Novembre 1685, & 23 Juin 1686 ; & c'est en conséquence que l'Ordonnance du 15 Avril 1689 assujettit à la déclaration à l'Amirauté ceux qui envoyent leurs enfans en Angleterre, Hollande, &c. pour apprendre les langues étrangeres & se perfectionner dans le commerce. Sur quoi voir l'article 10, titre des matelots, ci-après.

La Déclaration du Roi du 13 Septembre 1699 parut d'abord avoir changé cette attribution & l'avoir transportée aux Juges Royaux ordinaires ; mais par une autre Déclaration du 5 Décembre de la même année, l'Ordonnance du 23 Juin 1686 ayant été confirmée, sans aucune restriction ni modification, il est résulté de ces deux Déclarations une distinction toute naturelle, savoir que les Juges de l'Amirauté avoient droit de connoître, comme par le passé, de l'évasion par mer, & les Juges ordinaires de l'évasion par terre. Aussi depuis ce temps-là les Officiers de l'Amirauté ont-ils effectivement continué de connoître de l'évasion par mer. Entr'autre preuves de ce fait, il y a Arrêt du Parlement de Bordeaux du 26 Avril 1704, rendu sur l'appel d'une Sentence de l'Amirauté de Bayonne ; il est vrai qu'il infirma cette Sentence, mais ce ne fut qu'à cause qu'elle n'avoit pas adjugé la confiscation à M. l'Amiral.

Et rivages. Le rivage pour la compétence de l'Amirauté se prend jusqu'où le grand flot de Mars peut s'étendre. Art. 1, tit. 7, liv. 4, ci-après, relativement aux anciennes Ordonnances des 27 Février 1534 & 12 Février 1576, & aux Arrêts du Conseil des 14 Mars 1654 & 31 Décembre 1686, confirmés par Lettres-patentes en forme de Déclaration du Roi du 31 Janvier 1694, registrées au Parlement le 20 Février de la même année.

Quid. Des rivieres navigables affluentes à la mer, *vidè suprà* art. 5 & 6.

L'Amirauté pour l'exercice de sa justice criminelle, n'ayant point de prisons en propre ou particulieres, a toujours eu droit de se servir des prisons royales pour la détention de ses prisonniers.

Il y a plus, comme à l'occasion des naufrages & des pillages qui en sont ordinairement la suite, des visites des côtes & des filets de pêche ; enfin des désordres qui se commettent sur les bords de la mer ; les Officiers de l'Ami-

rauté obligé de se transporter sur les lieux, peuvent se trouver dans le cas de décréter sur le champ, ou d'ordonner la main mise sur les délinquants & prévaricateurs, en attendant leur translation dans les prisons royales; il leur est permis aussi de les déposer tant dans les prisons des Seigneurs voisins de la côte, que dans les châteaux & places fortes.

C'est ce qu'a entendu l'Ordonnance de 1400, art. 19, en disant art. 20, que l'Amiral pourra *prendre prison & faire justice.*

Celle de 1517, plus expresse, art. 14, exige seulement que les Officiers de l'Amirauté en avertissant les Capitaines & Gouverneurs des lieux, *auquel cas ils ne peuvent ni ne doivent refuser lesdites prisons.*

L'Ordonnance de 1543, en confirmant ceci, art. 5, ajoute: *& seront tenus les Capitaines & Officiers leur prêter prison en payant raisonnablement les dépens*, (c'est-à-dire, la nourriture) *des prisonniers.* De même l'Ordonnance du mois d'Août 1582, & celle de 1584, art. 13, & l'art. 9 de l'ancien mémoire des droits de l'Amiral, inséré dans Fontanon, *fol.* 1616.

L'art. 31, tit. 9, liv. 4. *infrà*, va même plus loin. Il enjoint en cas de naufrage aux Gouverneurs & Commandans des places maritimes, de donner main-forte aux Officiers de l'Amirauté, quand ils en seront par eux requis, & d'envoyer pour cet effet des Officiers & soldats dont ils répondront.

Au surplus, de même qu'au civil, l'Amirauté connoît des causes de sa compétence, entre quelques personnes que ce soit, sans aucune exception; de même elle connoît des délits aussi de sa compétence, par qui que ce soit qu'ils ayent été commis; & c'est ce qu'exprime l'Ordonnance du 27 Février 1534, en ces termes, *même entre personnes privées & non autrement sujettes à l'Amiral & à ses Officiers.* Pareille disposition dans la Déclaration du Roi du 31 Janvier 1694, & cela est de droit; le lieu, la nature du délit forment la compétence.

ARTICLE XI.

RECevront les maîtres des métiers de Charpentiers de navires, Calfateur, Cordier, Trevier, Voilier & autres ouvriers travaillant seulement à la construction des bâtimens de mer & de leurs agrêts & apparaux, dans les lieux où il y aura maîtrise; & connoîtront des malversations par eux commises dans leur art.

CEtte décision a été renouvellée pour Dunkerque, par Arrêt du Conseil du 31 Décembre 1686.

Les métiers dont il s'agit ici, étant supposés en maîtrise & jurande, il étoit tout naturel que la réception des maîtres fût attribuée aux Officiers de l'Amirauté, comme ayant la police de tout ce qui appartient à la construction & au radoub des navires destinés à naviger sur la mer & sur les rivieres navigables qui y affluent. Il y a pourtant une exception en faveur des Jurats de Bordeaux. Voyez *suprà*, art. 6.

Mais ici, de tous ces métiers, il n'y a en maîtrise que celui de cordier; & parce que les ouvrages des cordiers ne sont pas bornés au seul usage de la navigation, ce n'est point l'Amirauté qui les reçoit maîtres, ce sont les Juges de la police ordinaire.

Cependant quoique ce métier ni les autres ne soient pas soumis à l'Amirauté; si à l'égard des charpentiers & autres ouvriers travaillans à la construction ou au radoub des vaisseaux, il y avoit une action à former contr'eux pour raison de la défectuosité de leurs ouvrages; & de même si on vouloit se plaindre de la mauvaise qualité des cordages fournis par un Cordier, ce seroit sans difficulté en la Jurisdiction de l'Amirauté qu'il faudroit se pourvoir, comme il sera observé sur l'art. 1, titre 9, liv. 2, ci-après.

Sur la recommandation de M. le Comte de Maurepas, tous ces Maîtres ont été déclarés exempts de la taxe du joyeux avénement. Lettre de ce grand Ministre, du 30 Mars 1726.

ARTICLE XII.

LEs rémissions accordées aux roturiers pour crimes, dont la connoissance appartient aux Officiers de l'Amirauté, seront adressées & jugées ès Sieges de l'Amirauté ressortissans nuement en nos Cours de Parlement.

QUoiqu'il paroisse d'abord extraordinaire que les Juges royaux qui ont droit de connoître du fond du crime n'ayent pas celui de connoître de l'entérinement des lettres de rémissions, de pardons ou de graces accordées aux coupables, il n'y a pourtant en cela rien de nouveau.

En effet, il est décidé par les anciennes Ordonnances renouvellées par celle de 1670, tit. 16, art. 12, que l'adresse des Lettres de cette nature, obtenues par les Gentilshommes, ne pourra être faite qu'aux Cours de Parlement, chacune suivant sa Jurisdiction & la qualité de la matiere, sauf toutefois les Présidiaux, si la compétence y a été jugée, porte l'art. 14; & par l'art. 13 il est dit que l'adresse des Lettres obtenues par les roturiers sera faite aux Baillifs & Sénéchaux des lieux où il y a Siege Présidial, ou, à défaut de Présidial, aux Juges ressortissans nuement au Parlement, & non autres, à peine de nullité des Jugemens.

Les raisons qu'en rend Bornier, sur-tout par rapport aux nobles, ne sont rien moins que concluantes; mais enfin c'est un point décidé, & cela suffit.

On ne doit donc plus être surpris de voir dans cet art. que les Juges d'une Amirauté particuliere, n'ont pas droit de connoître de l'entérinement d'aucune de ces Lettres, & que celui des Amirautés générales soit borné aux Lettres obtenues par les roturiers. C'est même une attribution nouvelle qui leur est faite en cette partie, par dérogation audit art. 13 de l'Ordonnance de 1670, ou du moins par extension; attendu qu'il ne pouvoit naturellement s'entendre que des Juges ordinaires; mais aussi cette même Ordonnance avoit ôté à l'Amiral

miral le droit qui lui étoit attribué par l'art. 6 de celle de 1584, de connoître indistinctement de l'entérinement des Lettres de rémission qui seroient accordées pour délits maritimes. De sorte que la présente Ordonnance, par le tempéramment qu'elle a pris, n'a rendu à la Jurisdiction de l'Amiral qu'une petite partie du droit dont elle jouissoit anciennement.

Mais si l'adresse des Lettres en matiere criminelle, ne peut être faite absolument aux Juges des Amirautés particulieres, ni même à ceux des Amirautés générales que lorsqu'il s'agit des roturiers; il en est autrement des Lettres de rescision, qu'elles soient obtenues par des nobles ou par des roturiers, incidemment ou en demande principale. Dès que la matiere est de la compétence de l'Amirauté, c'est là que les Lettres doivent être adressées, sans distinguer si l'Amirauté est générale ou particuliere; & cela peut d'autant moins faire de difficulté, lorsqu'elles sont incidentes, qu'en pareille hypothèse, non-seulement les Juge-Consuls, mais encore les Juges subalternes sont en droit d'en connoître.

ARTICLE XIII.

LEs Officiers des Sieges Généraux de l'Amirauté aux Tables de Marbre connoîtront, en premiere instance, des matieres tant civiles que criminelles contenues en la présente Ordonnance, quand il n'y aura pas de Sieges particuliers dans le lieu de leur établissement; & par appel, hors les cas où il échéroit peine afflictive, auquel cas sera notre Ordonnance de 1670, exécutée.

IL en est à cet égard comme des Jurisdictions ordinaires qui en reconnoissent une supérieure, quoiqu'elle ne puisse juger elle-même qu'à la charge de l'appel.

Cette Jurisdiction supérieure connoît en premiere instance des matieres civiles & criminelles de son district naturel, quand il n'y a pas de Juge particuliers pour en connoître; mais quand il y en a, elle n'en peut connoître que par appel; savoir, indistinctement en matiere civile, si l'appel ne vient d'un Siege Royal, & en matiere criminelle que lorsqu'il n'y a pas lieu à peine afflictive.

Telle est la supériorité des Amirautés des Tables de Marbre, sur les Amirautés particulieres qui en relevent, que toutes les causes civiles absolument y doivent être portées en cas d'appel, quoique ces Tables de Marbre ne jugent tout de même que sauf l'appel au Parlement. Il n'est donc pas permis de porter ailleurs qu'aux Tables de Marbre, les appels des Sentences rendues dans les Amirautés particulieres qui en relevent, & cela avoit été ainsi jugé antérieurement à cette Ordonnance par deux Arrêts du Parlement de Paris, l'un du 17 Avril 1635, & l'autre du 22 Juin 1668; ce dernier à peine de 100 l. d'amende.

Mais en matiere criminelle, l'appel des Sentences rendues par les Amirautés particulieres n'est porté à la Table de Marbre qu'autant qu'il n'échoit pas

de peine afflictive ; autrement suivant l'article premier du tit. 26 de l'Ordonnance de 1670, il est dévolu directement au Parlement.

Anciennement on avoit prétendu que l'Amiral n'avoit pas droit de ressort, sur cette fausse idée que le ressort étoit une marque de souveraineté, sans faire attention qu'il y avoit quantité de Seigneurs, même peu considérables, avec droit de ressort. Cela avoit effectivement été jugé contre l'Amiral par Arrêt du 16 Juillet 1380, cité par du Tillet & par Guenois, qui toutefois le date de l'an 1399 ; mais ces Auteurs avouent eux-mêmes que cela fut changé depuis ; & en effet cela fut changé par l'Ordonnance de 1543, art. 2, confirmée par celle de 1584, art. 7, sauf l'appel au Parlement.

ARTICLE XIV.

POurront évoquer des Juges inférieurs, les causes qui excéderont la valeur de trois mille livres, lorsqu'ils seront saisis de la matiere par l'appel de quelque appointement, ou interlocutoire donné en premiere instance.

DEs quatre Ordonnances anciennes que le Commentateur cite pour appuyer cet article, il n'y en a qu'une qui y soit relative ; c'est celle de 1584, dont l'article 11 est conçu en ces termes:

» Les Officiers de la Table de Marbre, ne connoîtront que des causes » d'appel, & n'en pourront évoquer des Jurisdictions inférieures, si elles » n'excedent la valeur de mille écus ou qu'elles ne fussent de grand prix. »

Dans la Conférence de Guenois, il y a dix écus, au lieu de mille écus, c'est une faute de conséquence.

A raison de la prodigieuse augmentation de la valeur des especes, depuis cette Ordonnance de 1584, il est bien extraordinaire que les causes sujettes à évocation n'ayent pas été mises à plus haut prix par cet article.

Il est donc permis aux Juges de la Table de Marbre d'évoquer des Sieges d'Amirauté particuliere, les causes qui excedent la valeur de 3000 livres. Il faut néanmoins pour cela qu'ils soient saisis de la matiere par l'appel de quelque appointement ou interlocutoire ; mais rien n'est plus facile ; & alors rien ne pouvant empêcher l'évocation, puisque l'article n'exige pas, comme fait l'Ordonnance de 1667, tit. 6, art. 2, que ce soit à la charge de juger définitivement à l'Audience & sur le champ, par un seul & même Jugement (en quoi les Officiers de la Table de Marbre ont un privilege que n'ont pas même les Cours Souveraines) c'est leur donner un moyen bien simple d'attirer à eux toutes les causes importantes des Amirautés particulieres de leur ressort, attendu que ces causes ne peuvent naturellement être jugées sans quelque appointement préparatoire ou interlocutoire.

Ces évocations néanmoins sont assez rares ; & cela vient sans doute de ce que les parties aiment mieux instruire leurs affaires devant les Juges accoutumés à juger ces sortes de matieres, où, pour le bien décider, il faut joindre la pratique & la théorie, & avoir quelques notions du commerce maritime.

ARTICLE XV.

FAisons défenses à tous Prévôts, Châtelains, Viguiers, Baillifs, Sénéchaux, Présidiaux & autres Juges ordinaires, Juges-Consuls, & des soumissions, aux gens tenant les Requêtes de notre Hôtel & du Palais, & à notre Grand-Conseil, de prendre aucune connoissance des cas ci-dessus, circonstances & dépendances; & à nos Cours de Parlement d'en connoître en premiere instance; même à tous Négocians, Mariniers & autres, d'y procéder pour raison de ce, *à peine d'amende arbitraire.*

LEs bornes de chaque Jurisdiction une fois posées, & leur compétence respective bien déterminée, il n'est pas permis à l'une d'entreprendre sur les droits de l'autre; chacune doit se renfermer dans ses limites, & respecter l'attribution & les prérogatives des autres; de maniere que de droit & de nature de chose, il leur est défendu réciproquement de se troubler dans l'exercice de leurs fonctions.

Ainsi les défenses expresses portées par cet article à l'exemple de celles contenues dans l'article 14 du titre 1 de l'Ordonnance du 13 Août 1669, en faveur de la Jurisdiction des Eaux & Forêts, pour les matieres de sa compétence, seroient en quelque sorte superflues, si elles ne servoient à marquer d'une maniere plus précise l'attention du Législateur à préserver de toute atteinte les droits & privileges attachés à cette Jurisdiction.

Ces défenses, au reste, ayant déjà été prononcées anciennement par les Ordonnances de 1517, art. 18; de 1543, art. 46; de 1584, art. 74, & renouvellées par Arrêts du Conseil des 14 Octobre 1650 & 6 Septembre 1661, contre les Juges ordinaires, avec défenses à eux d'y contrevenir, sur peine de 1500 l. d'amende; il avoit paru naturel sans doute de les rappeller pour leur donner une nouvelle vigueur en les étendant à toute sorte de Juges par le présent article, dont l'exécution a été encore confirmée depuis peu par Arrêt du Conseil d'Etat du Roi du 19 Avril 1750, qui a cassé un Arrêt du Parlement de Paris, du 20 Janvier audit an, & une Sentence des Requêtes du Palais, du 24 Octobre précédent. Il en a été fait mention sur l'art. 1 du présent titre, où cet Arrêt a été rapporté.

Il a même été défendu par les anciennes Ordonnances à tous Huissiers de donner aucunes assignations en matiere maritime ailleurs que pardevant les Juges de l'Amirauté, sur peine de dix écus d'amende, payable par corps & nonobstant l'appel. Ordonnances du 6 Août 1582, & de 1629, art. 448. Jurisdiction de la Marine, art. 44, page 461; défenses renouvellées par Arrêt du Conseil du 14 Mars 1654, & par Sentence de l'Amirauté de la Table de Marbre de Paris, en date du 3 Août 1693, sous pareille peine de trente livres d'amende.

A peine d'amende arbitraire. L'amende étant réglée contre les Huissiers, celle-

ci, qui est arbitraire, ne peut regarder que les Parties auxquelles les Juges de l'Amirauté, dans les matieres de leur compétence, sont en droit conformément au présent article, de faire défenses de se pourvoir & plaider ailleurs que pardevant eux, sur peine de *telle* amende. Il ne leur appartient pas néanmoins de faire défenses en même-temps aux Juges, devant qui l'affaire a été portée, d'en connoître, s'il ne sont Juges subalternes, encore moins d'ajouter la peine d'amende. Ce seroit s'attribuer sur eux un droit de supériorité qu'ils n'ont pas. Il en est de même de tous Juges autres que Souverains; & encore ceux-ci ne peuvent-ils user de défenses qu'à l'égard de leurs inférieurs, relevant d'eux.

Il n'est pas plus permis aux Commissaires, aux Intendans ni aux Commissaires Ordonnateurs de la Marine, d'entreprendre de connoître d'aucune affaire de l'Amirauté. Ordre de M. le Comte de Toulouse, du 6 Juillet 1715, aux Officiers de l'Amirauté d'y veiller.

Le Commentateur fait mention, sur cet article, d'une Déclaration du Roi du mois de Janvier 1682 contre l'usage de prononcer des amendes pour transport de Jurisdiction.

Cette Déclaration est celle que l'on trouve dans le recueil de Néron, tom. 2. *fol.* 162, en date du 28 Janvier 1682. Elle a véritablement abrogé cet usage; mais l'on pourroit observer à ce sujet, 1°. qu'elle n'exprime que le cas où deux parties se pourvoyent pour un même fait en deux différentes Cours indépendantes l'une de l'autre, & où elles font respectivement prononcer la nullité de l'exploit de l'autre partie, avec amende de part & d'autre pour transport de Jurisdiction. 2°. Qu'elle paroît ne concerner que les Juges ordinaires, & nullement les Juges de privilege, autorisés par une loi particuliere, à connoître de certaines matieres à l'exclusion de tous autres Juges, avec pouvoir de défendre aux parties de se pourvoir ailleurs que devant eux sur peine d'amende, tels que sont les Juges de l'Amirauté, par la disposition de cet article, & les Juges des Eaux & Forêts par l'article 14, titre premier de l'Ordonnance de 1669.

Avec la même distinction, l'on pourroit écarter également l'autorité de l'Arrêt de réglement, du Parlement de Paris, en date du 7 Août 1698, rapporté par le Continuateur de Bornier sur l'art. 2, tit. 2 de l'Edit du commerce de 1673, pag. 735, édition de 1729, & inséré dans le cinquieme tom. du Journal des Audiences, puisqu'il n'a été rendu qu'entre le Prévôt de Paris & les Juges & Consuls de la même ville; à quoi l'on pourroit ajouter, qu'à supposer que les défenses qui y sont faites au Prévôt de Paris & à tous autres Juges de prononcer aucunes condamnations d'amende, pour distraction de Jurisdiction, tant contre les parties que contre les Huissiers & Sergens qui auront donné ou fait donner ces assignations devant les Juge & Consuls, fussent extensibles naturellement, aux autres Juges en général; elles ne regarderoient point, en tout cas, les Juges de l'Amirauté, fondés dans la disposition du présent article, attendu que cet Arrêt n'auroit pas eu le pouvoir d'y déroger; encore moins pour ordonner l'exécution de l'article 15, titre 12 de l'Ordonnance de 1673, au préjudice de ce même article de notre Ordonnance, qui, dans les défenses qu'il contient, y soumet nominativement les Juge & Consuls.

Cependant lorsqu'on réfléchit sur les motifs de la Déclaration du Roi, ci-dessus citée, du 28 Janvier 1682, on ne peut se dispenser de reconnoître que

l'intention du Législateur a été de proscrire indistinctement l'usage de prononcer des amendes, pour transport ou distraction de Jurisdiction.

Ces motifs en effet ont été de remédier à l'inconvénient résultant des condamnations d'amendes prononcées contre les Parties, par différens Juges, se prétendant respectivement fondés à connoître de la même affaire, d'où il arrivoit que ces amendes étant exigibles, de la part du Fermier du Domaine, contre les deux parties, celle qui avoit raison étoit obligée de payer par provision l'amende qui lui étoit infligée, tout comme celle qui avoit tort, & qui succomboit dans l'instance en réglement de Juges.

Or, cet inconvénient étant comme inévitable, parce qu'en laissant subsister l'usage de condamner à l'amende la partie qui ne voudroit pas reconnoître la compétence du Juge qui prononceroit le premier l'amende, l'autre Juge, qui se croit compétent de son côté, ne manqueroit pas de condamner tout de même à l'amende l'autre partie qui refuseroit aussi de le reconnoître pour Juge; il est naturel de conclure, que l'abolition ou suppression de cet usage, regarde absolument tous les Juges; ceux de privileges comme les Juges ordinaires, & par conséquent ceux de l'Amirauté; d'autant plutôt que la Déclaration du Roi étant postérieure à la présente Ordonnance, elle est censée y avoir dérogé de plein droit en cette partie, les raisons de l'abrogation de l'usage étant les mêmes, aussi bien à l'égard des Juges fondés dans une loi particuliere à prononcer de pareilles amendes, que de ceux qui n'avoient pour eux que le simple usage.

Ainsi il paroît vrai de dire avec l'Auteur du nouveau Commentaire sur l'Ordonnance de 1673, art. 15, tit. 12, pag. 366 & 267, qu'à l'égard des Juges & Consuls, lorsqu'ils retiennent des causes qui ne sont pas de leur compétence, ce qui ne leur est que trop ordinaire, il n'y a pas d'autre voie à prendre que celle de se pourvoir par appel de leurs Sentences comme de Juge incompétent, & qu'il n'est plus permis aux Juges qui se prétendent fondés à connoître des causes portées en la Jurisdiction Consulaire, de prononcer aucunes amendes, soit contre les Parties, soit contre les Huissiers, pour distraction de Jurisdiction; encore moins d'évoquer ces causes, sauf à les révendiquer par le ministere public, & à se pourvoir ensuite en réglement de Juges, en cas de déni de renvoi. Et ce qui est dit ici par rapport aux Juges & Consuls, est applicable tout de même à tous autres Juges non subordonnés à ceux qui ont droit d'évoquer.

Au reste, la revendication a lieu de la part du Procureur du Roi ou du Seigneur, aussi bien dans les cas où les deux Parties consentent de plaider en la Jurisdiction Consulaire ou tout autre non compétente, que dans celui où le défendeur à requis son renvoi; par la raison qu'il n'est pas libre aux Parties de se donner les Juges qu'il leur plaît de choisir, & d'en reconnoître d'autres que ceux qui ont droit de les juger.

Tout ceci néanmoins n'empêche pas ce semble le ministere public qui révendique une cause, de prendre des conclusions contre les Parties pour se voir faire défenses de plaider, pour raison du fait en question, ailleurs qu'en sa Jurisdiction sur peine de *telle* amende, pourvu qu'ils s'abstiennent de faire déclarer l'amende encourue. Et c'est ainsi qu'il en a toujours été usé à l'Amirauté de cette ville, en conformité des instructions données aux Officiers de cette Jurisdiction de la part de M, l'Amiral.

Par là, en effet, l'ordre établi par la Déclaration du 28 Janvier 1682 n'eſt point troublé : c'eſt ſeulement préparer la voye aux condamnations d'amende & autres peines que cette même Déclaration veut qui ſoient prononcées contre ceux qui ſe trouvant mal fondés, auront donné lieu, mal-à-propos, au Réglement de Juges ; ce qui regarde les Juges comme les Parties. C'eſt auſſi à quoi l'on ne ſauroit trop exactement tenir la main, pour diminuer, par la crainte de l'événnement, le nombre des entrepriſes que font certains Juges ſur la Juriſdiction d'autres, par orgueil, par jalouſie & par eſprit d'indépendance ; entrepriſes auxquelles ils ne ſe porteroient pas ſi volontiers, s'ils avoient à appréhender, en ſuccombant dans le conflit de Juriſdiction, de ſupporter en plein la peine que méritent les téméraires Plaideurs.





TITRE III.

Des Lieutenans, Conseillers, Avocats & Procureurs du Roi aux Sieges de l'Amirauté.

IL est question ici des qualités & conditions requises pour la réception des Officiers de l'Amirauté, de leurs privileges, de leurs devoirs & obligations.

Dans les Amirautés générales, le premier Officier a droit de prendre le titre de Lieutenant-Général, de même qu'aux Tables de Marbre; mais dans les Amirautés particulieres, il ne peut se qualifier que de Lieutenant seulement, ou de Lieutenant-Particulier.

ARTICLE PREMIER.

LEs Lieutenans, Conseillers, & nos Avocats & Procureurs aux Sieges généraux & particuliers de l'Amirauté, ne pourront être reçus qu'ils ne soient *Gradués*, n'ayent *fréquenté le Barreau* pendant le temps porté par nos Ordonnances, & ne soient âgés, savoir les Lieutenans des Sieges généraux, de vingt-sept ans, & ceux des autres Sieges, & nos Avocats & Procureurs de vingt-cinq.

JUsqu'à ce que les Officiers de l'Amirauté eussent été faits Officiers royaux, l'Amiral les nommoit, & instituoit à son gré qu'ils fussent lettrés ou non. Depuis l'élection de ces Offices en Offices royaux, il a bien conservé le droit de les nommer & présenter au Roi, avec faculté de recevoir au serment par ses Officiers aux Tables de Marbre, ceux des Amirautés particulieres qui en relevent: mais depuis l'Edit du mois de Mars 1551, & l'Ordonnance de Blois, de 1579, art. 107, il n'a pu faire choix que de sujets gradués, âgés de vingt-cinq ans, & ayant fréquenté le Barreau pendant trois ans.

Le Parlement de Rouen, lors de l'enregistrement de cette Ordonnance de Blois, ordonna sur cet article 107, qui ne parle que des Conseillers, qu'il

auront lieu tout de même pour les Avocats & Procureurs du Roi, & cela a servi de regle dans la suite.

Aussi notre article, en cette partie, ne met-il aucune différence entre les Lieutenans & Conseillers, & les Avocats & Procureurs du Roi.

Il n'y en a qu'à l'égard des Lieutenans des Sieges généraux, qui doivent avoir vingt-sept ans accomplis, au lieu qu'il suffit de vingt-cinq ans à ceux des autres Sieges, de même qu'aux Conseillers, Avocats & Procureurs du Roi des uns & des autres Sieges.

Dans le temps de cette Ordonnance, en conséquence de plusieurs Edits & Déclarations du Roi, pour être reçu Conseiller en quelqu'autre Jurisdiction que ce fût, il falloit vingt-sept ans. Ainsi cet article admettoit une exception en faveur des Amirautés; mais par l'Edit du mois de Novembre 1683, il a été établi, pour regle générale, conformément à l'Ordonnance de Blois, que l'âge de vingt-cinq ans, suffiroit désormais pour être reçu Conseiller, même aux Cours souveraines.

Dire qu'il faut être *gradué* & avoir *fréquenté le Barreau*, c'est dire qu'il faut nécessairement être Avocat; car ce n'est qu'à ce titre qu'on est censé fréquenter le Barreau. Au surplus il est décidé par quantité d'Edits & Déclarations que nul ne pourra être pourvu d'un Office de Judicature qu'il n'ait été reçu Avocat : on a même prétendu qu'il y a plusieurs années qu'il falloit avoir été reçu Avocat en Parlement ; mais feu Monsieur le Chancelier Daguesseau, décida que la qualité d'Avocat suffisoit en quelque Tribunal qu'on eût été reçu.

Aux termes de notre article, ce n'est pas assez encore d'être Avocat ; il faut de plus avoir fréquenté le Barreau pendant le temps porté par les Ordonnances ; ce qui se rapporte à l'article 107 de l'Ordonnance de Blois, qui a fixé ce temps à trois ans.

L'Edit du mois de Mai 1711, portant création de plusieurs Offices dans les différentes Amirautés du Royaume, en confirmant la regle par rapport aux Lieutenans Criminels, Commissaires Enquêteurs & Examinateurs, & aux Conseillers dans les Sieges Généraux ès Tables de Marbre, y donna atteinte pour les Offices des Conseillers des Sieges particuliers ; à l'égard desquels il fut permis *à tous Marchands, Négocians & gens entendus au fait du commerce & de la navigation, de les acquérir & exercer sans aucune incompatibilité.*

Je ne sai si dans les autres Sieges ces Charges ont été levées par des Négocians : ici cela n'est point arrivé, il n'y en a eu même aucune de levée en conséquence de l'Edit, le Lieutenant de l'Amirauté les ayant toutes réunies à la sienne, suivant la faculté qui lui en étoit accordée par le même Edit. A Marseille, le Lieutenant a réuni tout de même; mais ces Charges de Conseiller, qui sont les seules qu'on y connoisse, n'en sont pas moins exercées séparément par des sujets qu'il présente à cette fin, auxquels M. l'Amiral donne des Commissions, en vertu desquelles ils entrent en fonction, sans qu'il soit besoin d'obtenir des provisions du Roi, ni de réception au Parlement ; au lieu qu'à la Rochelle il n'y a point à l'Amirauté d'autre charge de Conseiller exercée à part, que celle qui avoit été créée long-temps avant cet Edit; c'est-à-dire, par un précédent Edit du mois d'Avril 1691. Celui qui en est

est revêtu actuellement n'étoit que gradué lorsqu'il se présenta en 1739, pour obtenir ses provisions, & l'on exigea qu'il se fît recevoir Avocat. Peut-être qu'il en auroit été ainsi, quand bien même la charge auroit été de nouvelle création; les motifs de l'Edit ne subsistans plus, il auroit été convenable en effet de revenir à la regle d'autant plutôt que le Conseiller dans l'absence du Lieutenant, ayant droit de le représenter, il répugnoit qu'il eût cet avantage, n'étant pas gradué & Avocat. Et c'est ce qui me feroit penser, que si dans quelques Sieges il y avoit des Conseillers non gradués, jamais ceux-là ne pourroient représenter le Lieutenant au préjudice des Conseillers gradués, ou à leur défaut de l'Avocat & Procureur du Roi, ni en aucun cas assister au jugement des procès criminels.

Mais la difficulté de trouver dans les Colonies des Gradués, a fait passer par dessus la regle; & en conséquence il a été statué par le Réglement du 12 Janvier 1717, portant établissement des Sieges d'Amirauté dans tous les ports des Isles & Colonies Françoises, que le Lieutenant & le Procureur du Roi pourroient être reçus quoique non gradués, moyennant qu'ils fussent âgés de vingt-cinq ans, & qu'ils eussent une connoissance suffisante des Ordonnances & des affaires maritimes, sur lesquelles ils subiroient examen. C'est la disposition de l'art. 7 du tit. 1. Il n'y a pas lieu de s'en étonner après tout, puisque même actuellement il y a des Conseillers aux Conseils superieurs qui ne sont pas gradués. Cependant depuis quelque temps on a soin de préférer les gradués pour toutes les charges de judicature. Au reste les Officiers d'Amirauté dans ces mêmes Colonies peuvent être choisis parmi les Officiers des Jurisdictions ordinaires, sans être obligés de prendre des Lettres de compatibilité. Art. 3 dudit Réglement. Aussi rien n'est plus commun que de voir la Jurisdiction ordinaire & celle de l'Amirauté y être exercées par les mêmes personnes.

Cet article & les trois suivans ne se trouvent point dans l'Ordonnance de 1684 concernant la Bretagne. C'est que dans ce temps-là il n'y avoit pas encore de Sieges d'Amirauté dans cette Province où ils n'ont été établis qu'en conséquence de l'Edit du mois de Juin 1691. Depuis ce temps-là, il est vrai de dire qu'ils ont dû y avoir leur exécution comme dans les Amirautés des autres Provinces.

ARTICLE II.

LEs Lieutenans-Généraux & Particuliers, les Conseillers & nos Avocats & Procureurs ès Sieges ressortissans nuement en nos Cours, seront reçus en nos Cours de Parlement, & les Lieutenans & nos Avocats & Procureurs aux Sieges particuliers seront reçus en ceux des Tables de Marbre.

POur la réception des Officiers, il n'y a point de différence entre ceux des Tables de Marbre & ceux des Amirautés ressortissantes nuement au Parlement, tous doivent être reçus au Parlement, & cela ne pouvoit être autrement en effet, n'y ayant que la Cour supérieure qui ait droit de recevoir les Officiers de la Jurisdiction inférieure.

Quant aux Officiers des Amirautés particulieres dont les appellations ressortissent au civil, à la Table de Marbre, c'est là qu'ils doivent être reçus aux termes de cet article, quoiqu'en matiere criminelle l'appel soit porté directement au Parlement, lorsqu'il échoit peine afflictive.

Au reste, la réception des uns & des autres, quelque part qu'elle se fasse, est toujours précédée d'un examen sur la Loi, & d'une information de vie, mœurs & religion; en un mot, de toutes les formalités usitées à l'égard des autres Officiers de Judicature

Dans les Amirautés des Colonies, où il n'est pas nécessaire d'être Gradué, l'examen ne roule que sur la connoissance de l'Ordonnance & des affaires maritimes: art. 7, tit. 1 du Réglement du 12 Janvier 1717. Ils sont reçus au Tribunal où se portent les appels de leurs Sentences, art. 6; & ce Tribunal est le Conseil-Supérieur, où ressortit la Justice ordinaire du lieu, suivant l'art. 1 du tit. 3.

ARTICLE III.

AUront, les Lieutenans, Conseillers & nos Avocats & Procureurs aux Tables de Marbre, leurs causes commises aux Requêtes du Palais de nos Cours de Parlement, dans le ressort desquelles ils se trouveront établis; & ceux des Sieges particuliers, devant nos Baillis & Sénéchaux, & pourront, comme les autres Juges Royaux, mettre à exécution les Arrêts de nos Cours de Parlement, & toutes Commissions de Chancellerie concernant les affaires de leur compétence.

LEs Droits & Privileges portés par cet article ont été confirmés en plein par l'Edit du mois de Mai 1711.

Il a été ajouté la Préséance aux assemblées & cérémonies publiques & particulieres sur les Officiers des Elections, Greniers à Sel, Eaux & Forêts, Juges des Traites & ceux des Seigneurs; de maniere que les Juges de l'Amirauté ne peuvent être précédés que par les Juges Royaux ordinaires. L'art. 12 de l'Ordonnance de 1584, portoit simplement qu'ils précéderoient les Juges des Hautes-Justices non royales.

Il y a encore été ajouté en faveur des Offices nouvellement créés, l'exemption de Tutelle & Curatelle, Guet & Garde, logement de gens de guerre & autres charges publiques, relativement à l'Edit du mois d'Avril 1691, confirmé en cette partie par celui du mois de Janvier 1692, pour les Amirautés de Guyenne en particulier, même de la Taille pour les Lieutenans Criminels; mais ces exemptions ont cessé au moyen de l'Edit du mois d'Août 1615, la finance de toutes ces Charges étant au-dessous de 10000 livres.

Cependant cela n'a pas touché aux Privileges attribués aux anciennes Charges de l'Amirauté. Or, par Arrêt du Conseil du 4 Mai 1637, les Officiers de l'Amirauté, comme étant réputés Officiers Militaires & du Corps de

la Gendarmerie ; ce qui les rend par conséquent Officiers d'épée aussi-bien que de robe, ont été déclarés exempts de Tailles, Aides, Octrois, Emprunts, Impôts, Logement de gens de guerre, *Taxes des Officiers des Villes & Villages du Plat-pays*, & devoir jouir de toutes les autres exemptions & franchises dont jouissent *les autres Officiers Militaires.* Voyez l'Arrêt du Conseil du 31 Octobre 1686, pour Dunkerque.

Autre Arrêt du Conseil du 14 Avril 1703, qui les a déchargés aussi de la taxe de l'Ustensile, & qui en conséquence a ordonné que les noms des Officiers de l'Amirauté de la Rochelle qui y avoient été imposés l'année précédente, seroient rayés & biffés des rôles de l'Ustensile, avec défenses de les y comprendre à l'avenir.

Dans l'Ordonnance du 25 Juin 1750, ils n'avoient pas été compris dans l'énumération des personnes exemptes du logement des gens de guerre ; mais la lettre de M. le Comte d'Argenson à M. de Blair de Boisemont, Intendant lors de la Rochelle, du 22 Mars 1751, porte que l'intention du Roi est que le premier Officier du Siege de l'Amirauté & le Procureur du Roi du même Siege en soient exempts conformément au Réglement de Poitiers du 4 Novembre 1651, & à l'Ordonnance du 30 Janvier 1687. Ce Réglement du 4 Novembre 1651, avoit déjà été confirmé pour Dunkerque, par Arrêt du Conseil du 31 Décembre 1686.

Un autre Privilege des Amirautés, toujours subsistant encore, est qu'elles ne sont jamais comprises dans les Edits & Déclarations du Roi concernant en général les Justices Royales, & qu'elles ne sont point sujettes, conséquemment, aux Droits établis dans les Justices Royales, si elles n'y sont expressément dénommés. Voyez, *suprà*, article 2, titre 1.

Il est aussi d'usage, lorsque le Roi veut créer quelque nouveaux Offices dans les Sieges d'Amirauté, de le faire toujours par des Edits particuliers. L'Edit du mois de Mai 1711, en est le dernier exemple.

La Préséance, attribuée anciennement, par l'Ordonnance de 1584, art. 12, aux Officiers de l'Amirauté comme Juges-Royaux, sur les Officiers des Jurisdictions subalternes & autres Juges ordinaires & non Royaux, a été confirmée solemnellement par Arrêt du Parlement de Toulouse, du 21 Avril 1758, qui a maintenu les Officiers de l'Amirauté de Montpellier & Cette, au droit d'avoir rang & séance en toutes Assemblées & Cérémonies publiques & particulieres avant les Officiers de la Justice de M. l'Evêque d'Agde, à Cette ; & en conséquence a ordonné que le banc desdits Officiers de l'Amirauté seroit remis & placé dans l'endroit le plus honorable, dans la nef de l'Eglise paroissiale dudit lieu de Cette, & au côté droit, près où l'on monte au cœur de ladite Eglise, d'où il avoit été déplacé ; qu'à cet effet les Officiers du Seigneur céderoient la place dans huitaine après la signification de l'Arrêt, sinon permis auxdits Officiers de l'Amirauté de faire ôter le banc des Officiers du Seigneurs, à leurs frais & dépens, & d'y faire placer le leur, sauf aux Officiers du Seigneurs à en faire placer un pour eux à la suite & dans une place inférieure, avec défenses à eux d'apporter aucun trouble auxdits Officiers de l'Amirauté, à peine de cinq cens livres d'amende. Cet Arrêt est d'autant plus remarquable qu'il a été rendu sans avoir égard à l'intervention de M. l'Evêque d'Agde, Seigneur, haut-justicier, de Cette, qui avoit pris le fait & cause des Officiers.

L'Arrêt avoit porté la même décision contre les Maire & Consuls de ladite Ville de Cette, excepté toutefois la Préséance dans les Assemblées concernant la police & les affaires du Corps de Ville. Mais comme c'étoit par défaut contr'eux, ils y formerent opposition, & ils la soutinrent avec beaucoup de vivacité; ce qui ne les empêcha pas de succomber par l'Arrêt définitif qui intervint le 21 Mars 1739, qui, en les déboutant de leur opposition, ordonna que le premier du 21 Avril de l'année précédente sortiroit son plein & entier effet, & seroit exécuté selon sa forme & teneur avec augmentation de l'amende, qui, en cas de trouble ou empêchement fut portée à 3000 livres.

Dans le dernier Arrêt est visé celui du Conseil du 16 Novembre 1699, en faveur des Juges de l'Amirauté de Marennes.

Le premier Arrêt, en ce qui concerne les Officiers haut-justiciers non Royaux de Cette, est une décision sûre & qui doit être admise par-tout; mais il ne faut pas compter sur le second, en ce qu'il donne la préséance à l'Amirauté sur les Maire & Consuls, qui sont ce qu'on entend sous le nom d'Officiers municipaux. En cette partie, il faut suivre les Réglemens particuliers faits pour chaque lieu, & prendre garde sur-tout aux endroits où il y a des Juges ordinaires qui soient Royaux; parce que dans ces mêmes endroits la regle est que les Maires & Echevins figurent avec les Juges Royaux, lesquels ayant sans contredit la Préséance sur les Officiers de l'Amirauté, ceux-ci, par conséquent ne peuvent marcher qu'après les Officiers municipaux. Le second Arrêt de Toulouse, ne peut donc avoir d'application qu'aux lieux où il n'y a pas des Juges ordinaires Royaux. Alors c'est aux Officiers de l'Amirauté à prendre la droite, comme représentant les Juges ordinaires Royaux qui manquent. Voyez l'Arrêt du Conseil, du 31 Octobre 1686, pour Dunkerque.

Je n'ai pas observé ceci, au reste, pour relever le lustre des Charges de l'Amirauté; c'est seulement pour prévenir, s'il est possible, ces pitoyables disputes qui s'élevent sur la préséance, sans autre motif qu'un orgueil ridicule; rien n'étant plus facile que de s'entendre en gardant chacun le rang qui lui est assigné par la volonté du Prince, qui est la seule regle qu'il faut suivre, le Roi étant maître de fixer, comme il lui plaît, le rang entre les Officiers & sujets.

EXTRAIT de la Lettre écrite par M. d'Argenson, à M. de Blair de Boisemont, Intendant de la Généralité de la Rochelle, le 22 Mars 1751.

LES Officiers des Amirautés étant d'une ancienne création & beaucoup antérieure à l'époque de 1689, ils ne peuvent être dans le cas de la révocation de l'Edit de 1715; ils ont même été exceptés par cette raison de l'Edit d'Août 1705, & comme ils sont Officiers Royaux, le principal Officier du Siege de l'Amirauté & le Procureur du Roi du même Siege doivent être exempts du logement de gens de guerre, conformément au Réglement de Poitiers & à l'Ordonnance du 30 Janvier 1687.

A l'égard des Receveurs des droits de l'Amirauté, comme ces droits appartiennent au Roi dans leur principe, ils doivent être mis au rang des autres Receveurs des droits du Roi ou des Fermes exprimées dans les articles 83 & 84 de l'Ordonnance du 25 Juin 1750.

ARREST DU PARLEMENT DE TOULOUSE,

Qui maintient les Officiers de l'Amirauté au Siege de Montpellier & Cette, au droit d'avoir rang & séance en toutes Assemblées publiques & particulieres, avant les Officiers de la Justice de M. l'Evêque d'Agde, à Cette, & avant les Maire & Consuls de la Ville.

Du 21 Avril 1738.

LOUIS par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre, au premier notre Huissier ou Sergent sur ce requis, comme sur le plaidoyer judiciellement fait en notre Cour de Parlement de Toulouse, le 21 Avril 1738, en l'Instance y pendante entre Me. François Pouget, notre Conseiller & Lieutenant-Général en notre Amirauté au Siege de Montpellier & Cette, Demandeur en la cause renvoyée en jugement par Arrêt du 6 Mai 1704, & impétrant lettres des 29 Avril 1719 & 17 Juillet 1723, pour être reçu à faire assigner en notredite Cour les Officiers Bannerets de la Justice de Cette, & les Consuls dudit Cette, pour voir maintenir l'Impétrant au droit d'avoir rang & séance tant à l'Eglise qu'ailleurs, en toutes Assemblées & Cérémonies publiques & particulieres avant lesdits Officiers & Consuls, conformément à l'Ordonnance & à l'Edit du mois de Mai 1711, ce faisant, voir ordonner que le Banc de l'Impétrant sera placé dans l'Eglise paroissiale dudit Cette, au côté droit de la nef, près les degrés par où l'on monte au chœur, préférablement & avant celui desdits Officiers & Consuls, auquel effet ils seront tenus d'en céder la place à l'Impétrant, & de retirer le Banc qu'ils y ont placé; autrement qu'il lui sera permis de le faire ôter, sauf aux Officiers & Consuls de le placer au-dessous de celui de l'Impétrant, avec défense de lui donner aucun trouble ni empêchement en la jouissance des Droits de Préséance, à peine de mille liv. & de contravention enquis avec dépens d'une part, & les Officiers Bannerets assignés Défendeurs, & lesdits Consuls aussi assignés Défaillans, d'autre. Ouïs Guilhemette, pour ledit Me. Pouget, Guilhot, pour ledit Seigneur Evêque d'Agde, ensemble, Saget pour notre Procureur-Général : notredite Cour vuidant le renvoi à elle fait par l'Arrêt du Conseil du 17 Septembre 1736, & faisant droit sur toutes les Demandes, Fins, & Conclusions des Parties & Causes renvoyées en jugement, déclarant le défaut levé contre les Maires & Consuls de Cette, bien & duement poursuivi & entretenu, adjugeant l'utilité d'icelui, sans avoir égard aux fins de non-valoir & de non-recevoir proposées par la Partie de Guilhot, dont elle l'a demis & demet, maintenu & maintient definitivement celle Guilhemette en la qualité que procede, ensemble les autres Officiers de l'Amirauté au Siege de Montpellier & Cette, au droit d'avoir rang & séance dans la ville de Cette, dans toutes les assemblées & cérémonies publiques & particulieres autre que celle toutefois concernant la Police, les affaires du Corps de Ville avant les Officiers de la Justtce de la Partie de Guilhot, & avant les Maire & Consuls du lieu : Ordonne que le banc des Officiers de l'Amirauté sera remis & placé dans la nef de l'Eglise paroissiale dudit Cette : au côté droit, près où l'on monte au chœur de ladite Eglise, d'où il fut déplacé ; auquel effet ordonne notredite Cour, que les Officiers de la Partie de Guilhot, & les Maire & Consuls dudit Cette, céderont la place dans huitaine après la signification du présent Arrêt, aux Officiers de l'Amirauté ; autrement, permet, notredite Cour, à la partie de Guilhemette & autres Officiers de l'Amirauté, de faire ôter le banc des Officiers de ladite Partie de Guilhot, & des Maire & Consuls dudit Cette, de ladite place, à leurs frais & dépens, & d'y faire placer celui des Officiers de l'Amirauté, sauf aux Officiers de ladite Partie de Guilhot, & Maire & Consuls de Cette, de mettre & placer leur banc au-dessous, & en une place inférieure : faisant défenses, tant à ladite Partie de Guilhot, à ses Juges, Maire & Consuls, de à ce donner aucun trouble aux Officiers de l'Amirauté, à peine de cinq cens livres d'amende, & d'en être enquis ; & moyennant ce, sur les de-

mandes en rejection, dommages & intérêts, respectivement demandés par les Parties, autres demandes, fins & conclusions d'icelles, les a mises hors de Cour & de procès : condamne néanmoins la Partie de Guilhot aux dépens la concernant, envers celle de Guilhemette, & lesdits Maire & Consuls de Cette, défaillans, aux dépens aussi les concernant, la taxe réservée. A ces causes, à la réquisition dudit M. Pouget, Nous te mandons & commandons, bien & duement intimer & signifier le présent Arrêt, selon sa forme & teneur : auquel effet, faire pour l'entiere exécution d'icelui tous exploits requis & nécessaires : ce faisant, contraints par toutes voies dues & raisonnables, le Seigneur Evêque d'Agde, ensemble les Maire & Consuls dudit Cette, défaillans, à payer & rembourser incontinent, & sans délai, audit Me. Pouget, ou à son certain mandement, la somme de trente-neuf livres dix sols, à laquelle reviennent les frais de l'expédition & sceau du présent Arrêt. Donné à Toulouse, en notre Parlement, le vingt-unieme jour du mois d'Avril, l'an de grace mil sept cent trente-huit, & de notre regne le vingt-troisieme ; Par la Cour, Carbon, *signé*, *collationné* J. Serres ; *signe*, *collationné*, Carriere, *signé*, *scellé* le 30 Avril 1738, Carbon, *signé*.

AUTRE
ARREST DU PARLEMENT
DE TOULOUSE.

Qui démet les Maire & Consuls de Cette, de l'opposition qu'ils avoient formée au précédent Arrêt du vingt-unieme Avril mil sept cent trente-huit, concernant le droit de préséance des Officiers de l'Amirauté, & en ordonne l'exécution.

Du 21 Mars 1739.

LOUIS par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre ; au premier notre Huissier ou Sergent sur ce requis, comme en instance pendante en notre Cour de Parlement de Toulouse, entre les Maire, Consuls & Communauté de notre Ville de Cette, Suppliant par Requête en jugement du 6 Juin 1738, en cassation droit par ordre le retractement de l'Arrêt de notredite Cour du 21 Avril précédent, suivant les moyens qui seront par eux libellés avec inhibition & défenses à Me. André-François Pouget notre Conseiller, Lieutenant de l'Amirauté de notredite Ville, & tous autres qu'il appartiendra, de le mettre à exécution, & de rien faire ni attenter en vertu d'icelui, à peine de mille livres d'amende, nullité & cassation, & de tous dépens, dommages & intérêts, avec dépens d'une part, & ledit Me. Pouget intimé avec dépens d'une part, vu &c. ensemble les conclusions de notre Procureur Général : par son Arrêt prononcé le 21 Mars 1739, a rejetté & rejette du procès, les certificats & Lettres remises par lesdits Maire, Consuls & Communautés de Cette, dans leur continuation de production, sous cote, lettre T, Saremejeanne, faisant droit définitivement sur les demandes, fins & conclusions des Parties, sans avoir égard au rétractement demandé par lesdits Maire, Consuls & Communauté envers son précédent Arrêt du 21 Avril 1738, dont les a démis & démet, ordonne que le susdit Arrêt sortira son plein & entier effet, & sera exécuté selon sa forme & teneur : ce faisant a maintenu & maintient ledit Pouget, en la qualité de Conseiller & Lieutenant - Général de l'Amirauté, civil & criminel au Siege de Cette ; ensemble les autres Officiers du Siege, au droit d'avoir rang & séance dans l'Eglise de Cette, dans toutes les Assemblées & cérémonies publiques & particulieres, autres toutefois que celles qui seront tenues concernant la police & affaires du Corps de Ville avant les Officiers municipaux : & en conséquence, ordonne notredite Cour que le banc des Officiers de l'Amirauté, sera remis & placé à l'endroit le plus honorable de la nef de l'Eglise paroissiale dudit Cette, & au côté droit près des dégrés par où l'on monte au chœur, auquel effet, ordonne que les Officiers municipaux seront tenus de céder & rendre la place libre pour le rem-

placement du banc des Officiers de ladite Amirauté, dans huitaine après la signification du présent Arrêt, passé lequel délai notredite Cour permit & permet audit Pouget & Officiers dudit Siege de l'Amirauté, de faire ôter le banc desdits Officiers municipaux aux frais & dépens desdits Maire, Consuls & Communauté, & d'y faire placer leur banc, sauf auxdits Officiers municipaux de faire placer leur banc au-dessous & dans une place inférieure; faisant notredite Cour inhibition & défenses auxdits Maire, Consuls, & à tous autres qu'il appartiendra de donner audit Pouget, & autres Officiers de ladite Amirauté en la jouissance desdits droits, rangs, séances, prérogatives, aucun trouble ni empêchement, à peine de trois mille livres d'amende & des contraventions enquis pardevant le premier notre Magistrat requis sur les lieux; condamne lesdits Maire, Consuls, & Communauté aux dépens de l'Instance envers ledit Pouget, la taxe d'iceux demeurant reservée. Nous, à ces causes, à la Requête & supplication dudit Pouget, te mandons & commandons mettre ce présent Arrêt à due & entiere exécution, suivant sa forme & teneur; auquel effet faire tous exploits requis & nécessaires, & en cas de contravention, commettons & députons le premier notre Magistrat pour enquérir & informer, pour l'information faite & rapportée, être ordonné ce qu'il appartiendra: en outre, commandons au susdit Huissier, contraindre lesdits Maire, Consuls & Communauté, à payer audit Pouget la somme de six cens vingt-une livres quatre sols six deniers, tant pour le rapport des Conclusions, vérifications, rapports intervenus au présent Arrêt, que frais de l'expédition & sceau d'icelui: Mandons en outre à tous nos autres Officiers & Sujets, ce faisant obéir. Donné à Toulouse en notredit Parlement le vingt-troisieme jour de Mars, l'an de grace mil sept cent trente-neuf, & de notre regne le vingt-quatrieme. Par la Cour, *Signé* Fraissé, collationné, *Signé* J. Serres, collationné, Lavedan. *Signé* scellé le 25 Mars 1739, Fraissé *Signé*.

ARTICLE IV.

LEs Lieutenans-Particuliers tiendront les Audiences & feront tous Actes requis & necessaires en cas d'absence, maladie ou récusation des Lieutenans-Généraux ou Principaux, lesquels ne pourront commettre des Avocats pour faire les fonctions de leur Charges au préjudice des Lieutenans-Particuliers ou Conseillers.

IL en est de même de toute autre Jurisdiction. Le premier Officier hors d'état de remplir ses fonctions par maladie, récusation, absence ou autrement, est remplacé de plein droit par celui qui le suit dans l'ordre du tableau, sans qu'il puisse commettre un autre, & encore moins un Avocat pour faire les fonctions de sa Charge. L'article dit simplement *au prejudice des Lieutenans-Particuliers ou Conseillers*; mais il faut ajouter, *& du Procureur du Roi*, par une conséquence naturelle de l'art. 6, qui veut que le Procureur du Roi soit appellé au Jugement des affaires où il n'a pas de conclusions à donner, préférablement *aux Avocats & Praticiens des lieux*.

Ainsi, au défaut du Lieutenant-Général ou Principal, c'est le Lieutenant-Particulier qui le représente pour tout ce qui dépend de sa Charge: & au défaut de l'un & de l'autre, c'est le plus ancien Conseiller; ainsi du reste, suivant l'ordre de réception. Au défaut d'eux tous, c'est à l'Avocat du Roi, s'il y en a, à faire les fonctions de Juges, sinon au Procureur du Roi, & alors s'il n'y a pas de Substitut en titre, c'est à l'ancien Avocat de la Barre, à faire celle du Procureur du Roi, à l'exclusion des Procureurs du Roi de toutes autres Ju-

risdictions ; même du Procureur du Roi du Présidial, quoiqu'il se regarde comme le premier Substitut de M. le Procureur-Général.

Il y a environ vingt-cinq ans que cela fut ainsi décidé, contre le Procureur du Roi de la Sénéchaussée de cette ville de la Rochelle, qui, fondé sur une Commission qu'il avoit obtenu de M. le Procureur-Général, du 31 Mai 1734, s'étoit ingéré de faire les fonctions du Procureur du Roi de l'Amirauté, au préjudice du doyen des Avocats qui s'étoit présenté à cette fin.

Cette proposition que le Procureur du Roi de l'Amirauté, au défaut du Lieutenant & de tous les Conseillers du Siege, a droit de faire les fonctions du Juge, en laissant celles de sa Charge à exercer au plus ancien Avocat de la Barre; est une conséquence qui se tire tout de même de la disposition de l'article 6 qui vient d'être cité. En effet, si, aux termes de cet article 6, le Procureur du Roi doit être appellé au jugement des affaires préférablement *aux Avocats & Praticiens des lieux*; il est évident que s'il n'y a pas de Juges ou des Conseillers en état de connoître de l'affaire & d'appeller le Procureur du Roi au jugement, c'est à ce même Procureur du Roi que la décision est dévolue par préférence, aussi, aux Avocats & Praticiens des lieux, celui qui doit être appellé pour juger, étant nécessairement désigné pour juger en chef, dès que les Officiers qui le précedent ne sont pas en termes de connoître de l'affaire, ou que leurs Charges sont vacantes.

Ce privilege, au reste, du Procureur du Roi de l'Amirauté, ne lui a point été attribué comme un droit nouveau, par cette Ordonnance, elle n'a fait que le confirmer dans la possession où il étoit déjà depuis long-temps de l'exercer. Les preuves en résultent, entr'autres, de 2 Sentences de l'Amirauté générale de Paris, en date des 10 Janvier 1662, & 16 Décembre 1667, toute deux faisant défenses à tous Avocats & Praticiens de troubler le Procureur du Roi de l'Amirauté des Sables d'Olonne, dans le droit de faire les fonctions du Juge de ladite Amirauté, en cas d'absence, vacance ou autre empêchement, à peine de tous dommages & intérêts, & de cinq cens livres d'amende.

Par rapport à l'Amirauté de la Rochelle, les preuves de cette même possession, antérieure à notre Ordonnance, se trouvent dans les Registres du Greffe, & l'on comprend bien que depuis elle n'a pas discontinué. Enfin, c'est actuellement l'usage universel des Amirautés, & il y auroit d'autant plus de témérité à l'attaquer, qu'il est non-seulement soutenu de la décision formelle d'un Arrêt du Parlement d'Aix, en date du 2 Août 1718, rendu en faveur du Procureur du Roi de l'Amirauté de Toulon, contre Me. Charles Cordier, Avocat, qui prétendoit faire les fonctions du Juge de l'Amirauté, au préjudice du Procureur du Roi; mais, encore qu'il est avoué de M. l'Amiral qui a déclaré, plus d'une fois qu'il entendoit qu'il fût maintenu. Sa derniere lettre, sur ce sujet, est du 22 Avril 1733.



ARTICLE

ARTICLE V.

NOs Procureurs aux Sieges de l'Amirauté feront tenus de faire inceffamment la recherche & pourfuite des délits de leur compétence, & d'en donner avis à nos Procureurs-Généraux, à peine de fufpenfion de leurs Charges pour la premiere fois, & de privation en cas de récidive.

IL n'y a rien là qui ne foit commun à tous les Procureurs du Roi des autres Jurifdictions, & même aux Procureurs d'office des Juftices feigneuriales. C'eft la difpofition des Ordonnances, & la raifon eft que s'il en étoit autrement, les Subftituts du Procureur-Général pourroient laiffer fans pourfuite des crimes ou délits dont la punition importe au Public.

ARTICLE VI.

PRendront conclufions en toutes affaires où Nous, l'Amiral, le Public, les Mineurs ou Abfens auront intérêts; & feront en cas de befoin appellés, comme Gradués au jugement des autres affaires préférablement aux Avocats & Praticiens des lieux.

AInfi les fonctions du Procureur du Roi de l'Amirauté font les mêmes dans fa Jurifdiction, que celles des autres dans la leur; & il a de plus droit de prendre des conclufions dans toutes les caufes où l'Amiral a intérêt, foit pour lui procurer le payement des droits qui lui font dûs légitimement; foit pour veiller à ce qu'il ne s'en faffe pas d'extention.

Comme prefque toutes les caufes de l'Amirauté dépendent de l'exécution des Ordonnances & Réglemens, quelques-uns ont cru qu'il étoit fondé à en connoître indiftinctement, à raifon de l'intérêt que le Public peut y prendre; mais cette idée m'a toujours parue fauffe. Dans les Jurifdictions ordinaires fous prétexte qu'une caufe dépend des loix, d'un point d'Ordonnance ou de coutume, le Procureur du Roi n'a pas droit, pour cela feul, d'y donner des conclufions? & il ne peut pas dire que le Public y a intérêt, s'il ne s'agit d'un fait de Police: il en doit donc être de même à l'Amirauté, & il n'y auroit que la cupidité qui pût perfuader le contraire.

Je trouve même dans cet article la confirmation de mon avis, en tant qu'il veut que le Procureur du Roi foit appellé en cas de befoin au Jugement des autres affaires, préférablement aux Avocats & Praticiens des lieux; car il eft de regle que les Gens du Roi ne peuvent connoître comme Juges, des affaires où ils doivent prendre des conclufions. Ainfi cet article fuppofant des affaires

où le Roi, l'Amiral, le Public, les Mineurs ou les Abſens n'ont pas d'intérêt ; & voulant qu'au beſoin les Procureurs du Roi ſoient appellés pour les juger, c'eſt décider bien nettement qu'ils ne peuvent pas y donner leurs concluſions.

Le miniſtere du Procureur du Roi étant néceſſaire dans les affaires criminelles, ce n'eſt donc qu'au jugement des affaires civiles qu'il peut être appellé comme Gradué ; mais cela dépend uniquement du Lieutenant, puiſqu'il a la faculté de juger ſeul. Ce qui ne lui eſt pas permis ſeulement, c'eſt d'appeller pour juger avec lui, un Avocat ou un Praticien au préjudice du Procureur du Roi.

Il a été dit ſur l'article 4, qu'au défaut du Lieutenant & des Conſeillers, le Procureur du Roi, par une conſéquence néceſſaire du préſent article, avoit droit, en quittant ſes fonctions, de remplir celles du Lieutenant & de le repréſenter en tout, mais ce n'eſt également qu'au civil ; par cette même raiſon que ſon miniſtere étant eſſentiel & indiſpenſable dans les matieres criminelles, il ne lui eſt pas permis d'y renoncer pour ſe rendre Juge.

J'ajouterai ici que le droit qu'a le Procureur du Roi, de repréſenter le Juge & d'en faire les fonctions, me paroît ſi naturelle que je ne le crois nullement borné à la Juriſdiction de l'Amirauté, & qu'au contraire je penſe qu'il eſt extenſible à tout Procureur du Roi de quelque Juriſdiction que ce ſoit, à l'effet qu'il puiſſe repréſenter le Juge de ſa Juriſdiction, de même que le Procureur du Roi de l'Amirauté dans la ſienne.

ARTICLE VII.

SEront tenus de dreſſer chacun mois un état des appellations qui leur auront été ſignifiées, des Jugemens auxquels Nous, l'Amiral ou le Public auront intérêt ; lequel état ils envoyeront inceſſamment à notre Procureur aux Sieges & Cours où elles reſſortiront, avec un mémoire inſtructif.

CEs appellations ſont trop rares pour que le Procureur du Roi ſoit dans le cas de l'exécution de cet article. Elles ne ſont rares au ſurplus, qu'à cauſe que le Procureur du Roi, qui eſt la Partie dans ces ſortes d'affaires, ne les entreprend qu'autant qu'elles lui paroiſſent fondées ſur les Ordonnances & les Réglemens.

Ce n'eſt pas dans la matiere où le Public eſt intéreſſé ; c'eſt-à-dire, dans celle de la Police, qu'il peut y avoir lieu à l'appel par caprice ou mutinerie ; & alors le devoir du Procureur du Roi eſt d'envoyer ſans différer l'acte d'appel au Procureur du Roi de la Table de Marbre, ou à M. le Procureur-Général, ſuivant la qualité du Siege avec un mémoire inſtructif.

Au criminel, il doit ſe conformer à l'Ordonnance de 1670.

ARTICLE VIII.

AUront quatre regiſtres, dont le premier contiendra leurs concluſions tant préparatoires que définitives, le deuxieme, l'état de tous les échouemens, bris, naufrages, & généralement de toutes épaves trouvées en mer ou ſur les greves, enſemble des ventes, adjudications ou main levées, & des frais faits à l'occaſion des naufrages; le troiſieme, le rôle des amendes adjugées ſur leurs concluſions, l'état des titres à eux communiqués concernant les droits d'ancrage, pêche, varech & autres, les oppoſitions formées entre leurs mains, & les aſſignations données aux étrangers; & le quatrieme contiendra les dénonciations qu'ils feront ſigner aux Dénonciateurs, s'ils ſavent ſigner, ſinon à leurs Procureurs.

DEs quatres regiſtres énoncés dans cet article, il n'y a que le premier & le dernier qui ſoient d'uſage actuellement. Les deux autres ont été négligés comme ſuperflus; ſavoir, le ſecond au moyen des déclarations qu'il faut faire au Greffe en cas d'épaves, de naufrages ou d'échouemens, & des Procès-verbaux indiſpenſables à ce ſujet; & le troiſieme parce que, 1°. le Greffier eſt obligé de délivrer au Receveur de M. l'Amiral une expédition en forme, de chaque Jugement portant condamnation d'amende; 2°. Depuis pluſieurs années il y a une Commiſſion établie à Paris, où les Seigneurs & tous autres prétendans jouir de quelque droit maritime, ſont dans l'obligation de repréſenter leurs titres, qui de cette maniere ne paſſent pas par les mains du Procureur du Roi; 3°. Enfin les oppoſitions qui peuvent être formées entre les mains, & les aſſignations qui peuvent lui être données pour les Etrangers ſont ſi rares, qu'il n'y a pas plus à en tenir un état que des appellations dont il eſt queſtion dans le précédent article.

En effet, ces oppoſitions & aſſignations ne peuvent avoir lieu qu'en cas de ſaiſie de navire ſur un étranger, ſuivant l'art. 3, tit. 14, ci-après; & alors il eſt enjoint au Procureur du Roi d'en donner inceſſamment avis à Monſieur le Procureur-Général.

Quant aux dénonciations, il faut rapprocher cet article du ſixieme, titre 3 de l'Ordonnance criminelle de 1670, pour en obſerver exactement les diſpoſitions reſpectives.



ARTICLE IX.

FAisons défenses *à tous Officiers* d'Amirauté d'exiger des Pêcheurs, Mariniers & Marchands de poisson ou autres marchandises, même d'en recevoir sous prétexte de payement de leurs droits, à peine d'interdiction & de cinq cens livres d'amende.

DE pareilles défenses sont superflues pour des Officiers qui ont des sentimens, & qui dans l'exercice de leurs fonctions ne perdent jamais de vue les regles de l'honneur & de la probité.

Sont-elles injurieuses à la Magistrature, ou font-elles sa honte, en ce qu'elles supposent des Officiers capables de s'oublier sur un point aussi important? c'est un problême qu'il ne faut pas donner à résoudre au Public soupçonneux & malin.

Quoi qu'il en soit, elles ont toujours leur utilité par rapport à ceux qui en sont l'objet; ils s'abstiendront du moins par la crainte des peines de ce que la loi du devoir leur prescriroit envain de s'interdire.

Que des Officiers ne soient pas assez lâches pour exiger rien au delà de ce qui leur est attribué par leurs droits, il n'y a rien là d'extraordinaire; mais tous se défendent-ils également de la tentation de recevoir, ou si l'on veut de la complaisance de ne pas refuser quelques petits présens, sur-tout le poisson qui leur est offert par des pêcheurs?

C'est donc contre ceux-là que ces défenses sont faites, pour les affermir dans leur devoir & les mettre par là dans une pleine liberté de punir les prévarications journalieres des Pêcheurs, sur lesquelles ils seroient obligés de fermer les yeux, s'ils recevoient d'eux des présens. Sans cela, en effet, ils s'exposeroient à des reproches d'autant plus humilians qu'ils seroient plus mérités; car enfin ces sortes de gens ne peuvent faire que des présens intéressés.

Est-il même quelqu'un, à bien dire, qui donne gratuitement? Et s'il s'en trouvoit, la reconnoissance n'engageroit-elle pas l'obligé à des complaisances incompatibles avec l'austérité des regles de la Justice? Et voilà pourquoi les Ordonnances ont défendu si rigoureusement à tous Juges d'accepter aucun présent de ceux qui ont affaire à eux.

Le prétexre de prendre ces présens *en payement des droits dûs*, ne doit pas non plus être admis; l'excuse feroit trop suspecte, & par conséquent trop dangéreuse. Dans une matiere aussi délicate le moindre relâchement conduiroit bientôt à franchir toutes les bornes; & malheur aux Juges qui se mettent au hasard d'en faire la funeste épreuve.

Cet article, au reste, dit: *tous Officiers*, ce qui comprend également les Greffiers & même les Huissiers de l'Amirauté.

Après ces mots: *marchands de poisson*, il devroit naturellement y avoir ceux-ci, *du poisson*; ou bien au lieu *de poisson*, il faut lire *du poisson*, &c. pour

la régularité de la construction, & mettre une virgule après le mot *marchands*; de maniere qu'au lieu de *marchands de poisson*, on lise : *marchands, du poisson, &c.*

ARTICLE X.

LEur faisons pareillement défenses de prendre directement ou indirectement par eux ou par personnes interposées, aucune part ni intérêt dans les droits de tonnes, balises, ancrage & autres dont la connoissance leur appartient, à peine de privation de leurs Charges, & de mille livres d'amende.

IL leur est également défendu par l'article 34 du titre des prises de se rendre Adjudicataires, directement ou indirectement, des vaisseaux, marchandises & autres effets provenans des prises, à peine de confiscation, de mille cinq cens livres d'amende & d'interdiction de leurs Charges; & par l'art. 16 du titre des naufrages, de se rendre Adjudicataires des effets naufragés, à peine de restitution, du quadruple & de privation tout de même de leurs Charges.

Les motifs de ces défenses sont faciles à concevoir, & il n'y a rien là, après tout, qui ne soit commun à tous les autres Juges, à qui il est pareillement défendu de se rendre Adjudicataires des biens qui se vendent sous leur autorite, & de prendre intérêt dans les baux de toute espece qui se font devant eux.

La qualité des personnes à qui les biens appartiennent, ni de celles qui y ont intérêt à titre de créance, ni enfin de celles qui se présentent pour enchérir n'y fait rien; parce que, ce que les Juges ne pourroient obtenir d'autorité, ils le pourroient du moins, & plus sûrement peut-être, par insinuation & par manege.

Et c'est pour cela que je ne doute nullement que ces défenses ne s'étendent aussi au Greffier & aux Huissiers employés actuellement à ces sortes d'opérations; de peur que les Juges n'eussent la lâche complaisance de les favoriser. Voyez, *infrà*, l'article 34, du titre des prises, & l'article 16 du titre des naufrages.

Mais, par là est-il défendu aux Officiers de l'Amirauté de faire le commerce maritime directement ou indirectement, par eux-mêmes ou par associés? Kuricke *diatriba de assec. fol.* 831, prétend qu'ils ne peuvent assurer, & par une conséquence naturelle, il entend que tout autre commerce maritime doit aussi lui être interdit; mais ce sentiment ne me paroît pas soutenable à la vue de l'Edit du mois de Mai 1711, qui a permis aux négocians & armateurs d'acquérir & exercer des Offices de Conseillers aux Sieges d'Amirautés sans aucune incompatibilité.

Rien n'empêche donc qu'un Officier d'Amirauté ne prenne intérêt dans un armement de navire; qu'il ne prête à la grosse aventure; qu'il ne donne des marchandises en pacotille à vendre à moitié profit; qu'il ne souscriva

des polices d'assurances ; en un mot qu'il ne s'engage dans tout le commerce maritime, sans même être obligé de s'abstenir de connoître de certaines causes, où il se présenteroit des cas, dans lesquels il auroit pu se trouver ; pourvu que dans le temps, il n'ait pas pareille question à discuter personnellement : & en effet, pourquoi les Officiers d'Amirauté seroient-ils traités autrement que les Juges Consuls en cette partie ? Seroit-ce parce qu'ils sont pourvus à vie, & que les Juges & Consuls changent de temps à autre ? mais on n'ignore pas l'influence qu'un Juge-Consul peut avoir sur l'esprit de son successeur ; & cependant on n'en craint pas les suites.

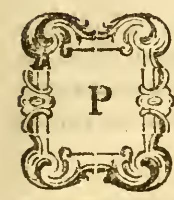
En ceci, au reste, je n'ai point envie de justifier aucun Officier d'Amirauté, car je n'en connois point qui fasse le commerce, soit qu'ils le croyent incompatible avec leur état, soit qu'ils ayent adopté les maximes de la noblesse.





TITRE IV.

Du Greffier.



Par Edit du mois de Mai 1711, tous les Greffiers des Amirautés du Royaume, ont été supprimés, & par le même Edit il a été créé de pareils Offices, dans les mêmes Sieges, avec titre de Conseiller du Roi, Greffier en Chef dans les Amirautés générales, & de Greffiers-Commis, dans les Amirautés particulieres.

Depuis, Monsieur l'Amiral a obtenu du Roi la réunion de tous ces Offices de Greffiers, de maniere que la propriété des Greffes lui appartient, & que les Greffiers n'en perçoivent les émolumens qu'en qualité de ses Fermiers.

La vente & adjudication de tous ces Offices de Greffiers fut faite à feu M. le Comte de Toulouse, le 22 Décembre 1713, par MM. les Commissaires du Conseil députés par le Roi à cet effet, moyennant la somme de 550300 liv. savoir, 273000 liv. pour être le prix desdits Offices 27300 pour les deux sols pour liv. & 250000 pour être employées au remboursement des Greffiers desdites Amirautés, supprimées par l'Edit ci-dessus du mois de Mai 1711.

ARTICLE PREMIER.

Les Greffiers des Sieges généraux & particuliers seront âgés de vingt-cinq ans, & reçus après information de leur vie, mœurs *& Religion.*

Le Commentateur a raison de dire, que cette disposition est commune à tous les Greffiers de toutes les Justices du Royaume; ce qui s'entend aussi-bien des Jurisdictions subalternes que des Royales.

Et rien n'est plus juste en effet, puisque le Greffier est dépositaire des archives du Greffe, & que le secret de toutes les affaires tant criminelles que civiles lui est confié. Il faut donc, pour remplir ce poste, un homme qui ait atteint l'âge de majorité, qui est celui de vingt-cinq ans, & dont les vie, mœurs & Religion, puissent garantir la probité.

Non-seulement le Greffier en chef, mais encore le Commis-Greffier avec Commission de M. l'Amiral, ne peut être reçu qu'après information de vie, mœurs & Religion, & qu'à la charge de faire serment de s'acquitter de ses fonctions avec fidélité & exactitude.

Ainsi reçu, il est Officier public, & toutes les expéditions qu'il délivre font foi. L'un ou l'autre travaillant avec le Juge en quelque occasion que ce soit, n'a pas besoin de prêter de nouveau serment pour chaque acte, puisqu'il a ce qu'on appelle *Serment en Justice*. La prestation de serment n'est nécessaire que de la part de celui que le Juge prend pour Commis-Greffier, en cas d'absence ou d'indisposition du Greffier ordinaire, ou du Commis reçu & installé. Et alors il n'y a point d'information de vie & mœurs à faire, parce que le temps presse, & qu'il ne s'agit que d'un seul acte. Le choix du Juge suffit ; mais il faut toujours que celui qu'il employe pour Commis-Greffier *ad hoc*, soit également âgé de 25 ans, à peine de nullité.

La Religion, au reste, dont il est parlé dans cet article, est la seule Religion Catholique ; & cela s'entendoit tout de même dès-lors : Car quoique l'Edit de Nantes ne fût pas encore révoqué, il y avoit déjà du temps néanmoins que ceux de la Religion prétendue réformée, étoient déclarés exclus de toutes Charges & Offices tant de Judicature que de Finances & autres.

ARTICLE II.

AVant que les Greffiers puissent faire aucun exercice du Greffe, il sera fait, par le Lieutenant, en présence de nos Procureurs ou Avocats, inventaire ou récollement de tous les Registres, Minutes & Papiers qui se trouveront au Greffe.

CEla est tout simple. Il est juste qu'il y ait un titre contre le Greffier pour l'obliger de représenter le dépôt qui lui est confié ; & il est pareillement juste qu'il ait pardevers lui une piece qui l'exempte de représenter rien au-delà de ce dont il aura été chargé.

Il y a donc nécessité de faire un inventaire ou récollement de tous les registres, minutes & papiers du Greffe, avant qu'il entre en exercice ; duquel inventaire de lui signé, il est fait gardien par un procès-verbal dressé à cette fin.

Cet inventaire, au surplus, doit être fait avec le Receveur de M. l'Amiral, attendu que la propriété du Greffe lui appartient depuis la réunion qui en a été faite à sa Charge en 1711 & 1713.



ARTICLE

ARTICLE III.

LEs Minutes des Procès-verbaux, Inventaires, Enquêtes, Informations, Récolemens, Déclarations & autres ſemblables Actes, ſeront écrits par les Greffiers ou par leurs Commis qui auront ſerment à Juſtice, & ne pourront les Greffiers s'en deſſaiſir que par Ordonnance de Juge à peine d'amende arbitraire & des dommages & intérêts des parties, même d'interdiction.

C'Eſt encore là une loi commune à tous les Greffiers. Il faut qu'ils écrivent eux-mêmes les minutes qu'ils ſignent, ſans pouvoir ſe ſervir à cet effet du miniſtere d'un Clerc ou Commis, eût-il même ſerment en Juſtice. Il en eſt de même du Commis reçu en forme, & encore du Commis-Greffier choiſi par le Juge dans l'abſence du Greffier en titre ou Commis; tout doit être écrit de ſa main abſolument.

Mais pour ce qui eſt des groſſes & expéditions, le Greffier en chef a droit de les ſigner quoiqu'il ne les ait pas écrites, de quelque main que ſoient les minutes.

Quant aux déſenſes de ſe deſſaiſir des minutes, elles ſont la ſuite naturelle de ſa qualité de dépoſitaire public; ainſi il n'y a que le Juge qui puiſſe l'en diſpenſer; ce qui ne peut arriver au reſte que très-rarement, & qu'à condition du retour de ces minutes au Greffe.

ARTICLE IV.

SEront tenus d'écrire au pied des expéditions qu'ils délivreront les épices & vacations des Officiers & les droits du Greffe, à peine de reſtitution du double & de cinquante liv. d'amende.

IL n'y a pas non plus ici rien de particulier pour le Greffier de l'Amirauté; il importe extrêmement qu'un homme public donne quittance des droits qu'il reçoit, & qu'il en exprime la qualité & la quantité, afin qu'on puiſſe vérifier s'il ſe renferme ou non dans les bornes preſcrites.



ARTICLE V.

ENjoignons au Greffier d'avoir ſept regiſtres cotés & paraphés en chacun feuillet par le Juge, & d'y écrire tous les Actes de ſuite ſans y laiſſer aucun blanc, à peine de cinq cens livres d'amende & de punition exemplaire s'il y échoit.

IL n'y a point de juriſdiction où le Greffier ſoit obligé d'avoir autant de différens regiſtres qu'à l'Amirauté.

Le Commentateur a penſé mal-à-propos que par l'Ordonnance de 1584, le Greffier n'étoit aſſujetti qu'à tenir deux regiſtres, l'un pour les Congés, l'autre pour les rapports. Il eſt bien vrai que l'article 15 de ladite Ordonnance, lui avoit enjoint de tenir deux regiſtres ſéparés pour les Congés & pour les rapports; mais il ne s'enſuit nullement delà qu'il ne dût pas avoir d'autres regiſtres, & en effet pour juger de la mépriſe du Commentateur il ne faut que jetter les yeux ſur l'article 47 de la même Ordonnance, & ſur le 26 de celle de 1517.

Tous les regiſtres doivent être cotés & paraphés par le Juge pour en aſſurer l'état & prévenir les interpolations, ou les ſouſtractions de feuilles. Les actes doivent auſſi être écrits de ſuite & ſans aucun blanc, de peur qu'à la faveur des blancs, le Greffier ne donnât à des actes une date antérieure à celle qu'ils devroient avoir, ou n'y ajoutât d'autres actes à ſon gré.

ARTICLE VI.

LE premier ſervira pour les cauſes d'Audience, & le ſecond pour les Jugemens rendus ſur procès par écrit.

AU lieu d'un regiſtre pour les *cauſes d'Audience*, il y en a deux, l'un pour les cauſes ordinaires, & l'autre pour les extraordinaires & proviſoires, & les ſoumiſſions de caution.

Quant aux procès par écrit, il y a auſſi deux regiſtres, non pour y tranſcrire les Sentences, attendu que devant être écrites de la main du Juge aux termes de l'Ordonnance de 1667, art. 8, titre 26, il n'échoit que de les mettre en liaſſes; mais ſur l'un de ces regiſtres, le Greffier ſe charge du dépôt des ſacs produits par les Procureurs, & ſur l'autre les Procureurs en retirant leurs ſacs en donnent leurs décharges au Greffier.



ARTICLE VII.

LE troisieme servira pour l'enregistrement des Edits, Déclarations, Ordonnances, Arrêts, Provisions, Commissions & installations d'Officiers, réceptions des maîtres & pilotes & des titres de ceux qui prétendent quelques droits sur les vaisseaux, marchandises & pêcheries.

LE registre dont il s'agit ici, est celui qu'on appelle *le registre de Sa Majesté*, où s'enregistrent non-seulement les Edits, Déclarations, Ordonnances & Arrêts, les ordres de M. l'Amiral, & du Ministre de la Marine, les Provisions, Commissions & installations d'Officiers, & les titres de ceux qui prétendent quelques droits sur les vaisseaux, marchandises & pêcheries, conformément à cet article; mais encore les déclarations des Negres, les sociétés ou polices d'assurances, les contrats de prêt à la grosse, d'achat de navires; les factures, billets, lettres de change, & autres pieces qu'on veut envoyer à l'Amérique, (depuis que l'enregistrement en est permis, sans qu'il soit besoin de faire contrôler ces pieces; sur quoi voir les observations sur le préambule de cette Ordonnance, vers la fin,) & généralement tout ce qui est sujet à enregistrement concernant la Jurisdiction.

Pour ce qui est des réceptions des maîtres & pilotes, & des chirurgiens autres que les jurés, l'enregistrement ne s'en fait point, on les met simplement en liasse de même que les procès-verbaux de leur examen, & tous les autres procès-verbaux, en distinguant seulement les liasses qui leur conviennent.

ARTICLE VIII.

LE quatrieme contiendra les Congés, & le cinquieme les rapports des Capitaines & maîtres de navires, ensemble les Déclarations des prises, naufrages & épaves de mer, & de tous les actes faits en conséquence.

IL y a depuis long-temps deux registres pour les congés, & deux autres pour les rapports. Sur l'un de ces registres concernant les congés; on enregistre en entier ceux des vaisseaux qui vont au voyage de long cours; l'autre qui est imprimé, pour la plus prompte expédition, parce qu'il n'y a que quelques blancs à remplir sur chaque article, l'enregistrement ne se faisant que par extrait; est uniquement destiné pour les congés des bâtimens qui ne font que le cabotage. L'un des registres, pour les rapports ou déclarations des maîtres de navires, ne sert qu'aux rapports des voyages de long-cours, & à ceux où il y a à faire quelques déclarations d'avaries ou protestations.

L'autre qui est imprimé, est destiné aux petits rapports des maîtres faisant le cabotage, lorsqu'il n'y a point de protestations à faire pour cause d'avarie ou autrement.

Outre cela il y a un autre registre aussi imprimé pour l'enregistrement des congés qui sont délivrés aux étrangers ; il ne sert qu'à cela.

Il y a de plus un registre à part pour les soumissions que doivent faire les Armateurs qui envoyent des navires aux Isles de l'Amérique & aux Colonies Françoises, de faire revenir chaque vaisseau faire sa décharge & son désarmement dans le lieu de l'armement, à peine de 10000 liv. d'amende conformément au Réglement du Roi du 4 Mars 1716, & à l'art. 2 des Lettres Patentes du mois d'Avril 1717. Le Roi en certains cas, permet à un Armateur de faire désarmer son navire dans un autre port, & alors cette dispense du Roi, est enregistrée en marge de l'acte de soumission pour la décharge de l'Armateur.

En ce qui concerne les déclarations des prises, l'usage a été de tout temps de les mettre en liasses sans les enregistrer ; mais les déclarations *des naufrages & épaves de mer* sont couchées sur le registre des rapports.

ARTICLE IX.

LE sixieme servira pour le depôt de tous les Procès qui seront produits, & de tout ce qui sera consigné au Greffe.

IL a été parlé sur l'art. 6 du registre pour le dépôt au Greffe des Sacs des Procès, où il a été observé qu'il y a un autre registre pour le *retiré des Sacs*, quoiqu'à dire vrai, le premier suffiroit, en prenant la précaution de faire mettre par les Procureurs la décharge en marge de chaque acte de produit.

Il n'y a point de registre à part pour les autres dépôts & les consignations qui se font au Greffe, les actes en sont couchés sur le registre extraordinaire.

A raison de tous ces dépôts, registres & papiers dont le Greffier de l'Amirauté est chargé, il est exempt du logement des gens de guerre. Ordonnance conforme à M. le Comte de Gacé, Commandant à la Rochelle, du 26 Août 1699, portant défenses aux Maire & Echevins, de lui envoyer aucuns Soldats pour loger chez lui. C'est qu'à la Rochelle le Greffe de l'Amirauté est dans la maison du Greffier.



ARTICLE X.

LE ſeptieme contiendra le Rôle des Maîtres, Matelots, Pêcheurs & Mariniers étant dans le reſſort du Siege, avec le nombre, port & fabrique des vaiſſeaux, appartenans aux bourgeois demeurans dans ſon étendue.

QUoique le regiſtre ordonné par cet article, ſoit devenu en quelque ſorte inutile, depuis l'arrangement mis dans les Claſſes de la Marine, le Greffier ne laiſſe pas de le tenir. Il y inſcrit auſſi les noms des compteurs de poiſſon & de tous ceux dont les fonctions ſont relatives à la navigation du port & du commerce maritime.

Il eſt encore un regiſtre qu'on appelle le regiſtre des morts, ſur lequel le Greffier ſe charge des inventaires des effets des gens morts en mer, en conſéquence du Réglement du 23 Août 1739.

Enfin il y a un dernier regiſtre pour les actes d'affirmation; car au moyen de l'Arrêt du Conſeil du 25 Juillet 1690, * qui a exempté les Amirautés des droits du Greffe des affirmations, c'eſt au Greffe de l'Amirauté où plaident les parties, qu'elles doivent faire l'affirmation de leurs voyages.

ARTICLE XI.

FAiſons défenſes au Greffier de communiquer les Charte-Parties, Connoiſſemens, Lettres d'adreſſes, & autres Papiers trouvés dans les vaiſſeaux pris ou échoués, ni les Procès-verbaux, informations, interrogatoires, & autres procédures & inſtructions ſecretes concernant les priſes & échouemens, ſi ce n'eſt par ordonnance du Juge, à peine de trois cens livres d'amende & des dommages & intérêts des parties, même d'être procédé extraordinairement contr'eux.

ON ſent de quelle importance il eſt que cet article ſoit ponctuellement exécuté, pour éviter les ſurpriſes qui pourroient être faites de la part de ceux qui auroient ainſi connoiſſance de ces pieces & inſtructions ſecretes concernant les priſes ou échouemens.

Par la même raiſon le Juge ne doit qu'avec une grande circonſpection, permettre au Greffier de les communiquer, & d'en délivrer des expéditions; où plutôt il doit attendre lui-même les ordres de M. l'Amiral ou du Miniſtre, pour l'autoriſer à accorder cette permiſſion au Greffier, pour laquelle il faut au ſurplus le conſentement du Procureur du Roi; parce qu'il peut avoir des raiſons pour s'y oppoſer.

* V. art. 2, tit. de l'Amiral.

En matiere purement civile, il est aussi des actes secrets, tels que sont les déclarations & les dépôts que les Négocians font au Greffe pour leur intérêt personnel & pour leur sûreté. De ces sortes d'actes qui ne sont pas de nature à être rendus publics, non-seulement le Greffier ne doit pas faire la communication à quiconque ; mais même le Juge ne doit pas la permettre sous prétexte de compulsoire ou autrement, si ce n'est en connoissance de cause : à l'effet de quoi il faut que le Négociant qui a intérêt au secret de ces pieces soit appellé pour répondre à la communication requise. Arrêt du Conseil du 15 Juillet 1693, qui au surplus a confirmé la disposition du présent article.

ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT DU ROI,

Qui fait défenses aux Officiers des Jurisdictions de l'Amirauté de permettre à l'avenir que leurs Greffiers communiquent à quelques personnes que ce puisse être aucunes déclarations ou autres actes secrets que les Négocians font à leur Greffe sous prétexte de compulsoire ni autrement.

Du 15 Juillet 1693.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ETAT.

LE ROI étant informé qu'il se délivre dans les petites Chancelleries des Compulsoires pour obliger les Officiers des Jurisdictions de l'Amirauté à souffrir qu'on prenne des copies des Déclarations & autres actes secrets, que les Négocians font au Greffe pour la sûreté & la commodité de leur commerce, ce qui est sujet à plusieurs abus, ces Compulsoires étant presque toujours donnés sans connoissance de cause, & cet usage étant d'ailleurs contraire à la disposition de l'Ordonnance de la Marine de 1681, qui défend aux Greffiers de communiquer aucuns des papiers trouvés dans les vaisseaux pris ou échoués, sans une ordonnance du Juge ; ce qui doit à plus forte raison avoir lieu à l'égard des déclarations & autres actes qui contiennent le secret de la navigation & du commerce de ceux qui les font. A quoi étant nécessaire de pourvoir ; Sa Majesté étant en son Conseil, a fait & fait très-expresses inhibitions & défenses aux Officiers des Jurisdictions de l'Amirauté, de permettre à l'avenir que leurs Greffiers communiquent à quelques personnes que ce puisse être, aucunes déclarations ou autres actes secrets que les Négocians font à leur Greffe, sous prétexte de compulsoire ni autrement, avant d'avoir ordonné que lesdits Négocians y seroient appellés, pour consentir ou contredire la communication qui sera demandée, ordonne Sa Majesté aux Officiers de l'Amirauté de tenir la main à l'exécution du présent Arrêt, qui sera publié & enrégistré dans tous les Sieges de l'Amirauté, à la diligence des Procureurs de Sa Majesté ; à eux enjoint d'en certifier dans le mois le Secrétaire d'État ayant le département de la Marine. Fait au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Marli le quinzieme Juillet mil six cens quatre-vingt-treize.

Signé, PHELYPEAUX.

Hors delà & toujours au civil, les actes du Greffe étant des pieces publiques, il est permis à toutes personnes d'en prendre connoissance & de s'en faire délivrer des expéditions, moyennant toutefois qu'elles y ayent une sorte

d'intérêt qu'elles sont tenus de déclarer, sinon le Greffier peut & doit les refuser jusqu'à ce qu'elles soient munies d'une ordonnance du Juge; & en général c'est la précaution qu'il lui convient de prendre, dès qu'il s'agit d'autre chose que de l'expédition des actes ordinaires du Greffe.

En ce qui concerne les affaires criminelles, c'est à l'ordonnance de 1670 qu'il faut se conformer.

ARTICLE XII.

SEront tenus d'envoyer au commencement de chacune année au Greffe des Jurisdictions où ressortissent les appellations de leur Siege, l'extrait de leurs registres criminels, & d'en donner avis à nos Procureurs.

CEt article se rapporte au 19 du titre 6 de l'Ordonnance de 1670.

ARTICLE XIII.

SEront pareillement tenus de délivrer au Receveur de l'Amiral, tous les six mois, le rôle des amendes qui auront été adjugées au Siege.

LE Greffier n'attend pas le délai de six mois porté par cet article, pour instruire le Receveur de M. l'Amiral des amendes prononcées au Siege; il a soin de lui délivrer promptement des expéditions des Jugemens portant amendes pour le mettre en état d'en titer exécution; car c'est à sa diligence que se fait le recouvrement des amendes, le ministere du Procureur du Roi en cette partie étant fini, dès qu'il a fait prononcer chaque amende.

Toutes amendes au reste n'ont pas leur effet. S. A. S. M. l'Amiral à la générosité d'en accorder assez souvent la remise ou la modération; ou plutôt elle n'y manque jamais pour peu que le cas soit susceptible d'excuse ou d'indulgence; sur quoi elle est dans l'usage de demander à ce sujet l'avis des Officiers de l'Amirauté.



ARTICLE XIV.

LE Greffier sera auſſi tenu de mettre dans le lieu le plus apparent du Greffe, un tableau dans lequel ſeront écrits les droits de chaque expédition.

LA même obligation eſt impoſée à tous les Greffiers des différentes Juſtices du Royaume. Il eſt juſte que le public ſache quels ſont les droits dûs pour chaque expédition; & afin qu'on puiſſe vérifier ſi le Greffier ne paſſe point les bornes, l'art. 4 ci deſſus lui enjoint de marquer au pied de chaque expédition la ſomme qu'il reçoit.

Il en eſt de même du Receveur de M. l'Amiral pour les droits de congé *infrà*, art. 5, tit. 6; & en général de tous les Receveurs publics de droits; ce qui avoit dejà été preſcrit au ſujet de tous droits maritime par l'art. 94 de l'Ordonnance de 1584. *Vide* ci-après l'article 17 du titre 9, & l'art. 19, titre premier du liv. 4.

ARTICLE XV.

LEs Greffiers ſortant d'exercice & leurs veuves & héritiers, ſeront tenus à l'avenir de remettre au Greffe leurs regiſtres & minutes avec les autres papiers dont ils auront été chargés; à quoi faire ils pourront être contraints par toutes voyes, même par corps.

IL n'y a là tout de même rien de particulier pour les Greffiers des Amirautés. Les regiſtres & papiers d'un Greffe ſont au dépôt à la conſervation duquel, dans ſon intégrité, le public eſt extrêmement intéreſſé. Ainſi le Greffier ſortant d'exercice par vente, par deſtitution ou par mort, il faut néceſſairement que lui ou ſes héritiers, ou ayant cauſe, remettent ou rétabliſſent le dépôt en entier. Et cela s'entend non-ſeulement des regiſtres, minutes & autres papiers dont il a été chargé en entrant en exercice; mais encore de tous les actes faits durant ſon exercice, ſans que lui ni ſes héritiers en puiſſent retenir valablement aucuns; par la raiſon qu'ils ne lui ont jamais appartenu en propre, & qu'ils ne peuvent être conſidérés que comme l'acceſſoire du premier dépôt qui lui avoit été confié. De ſorte qu'il n'en eſt pas à cet égard comme de la pratique d'un Notaire, dont par abus on laiſſe aſſez ſouvent la diſpoſition à ſa veuve & à ſes héritiers, ſur-tout à la campagne.

Je dis par abus, car quoique les actes qui en dépendent appartiennent à l'Office du Notaire ; au fond ils appartiennent plus particulierement au Public ; ainsi à moins que le Notaire n'ait promptement un successeur qui se charge du depôt de ces actes, il est du devoir du ministere public, de veiller à leur conservation, en les faisant apporter au Greffe de la Justice du lieu, pour en charger ensuite le successeur du Notaire après son installation.

En fait de Greffe, il n'y a point de distinction à faire, ni de délai à observer. Comme tous les actes qui en dépendent sont essentiellement & uniquement au public, le dépôt n'en peut être trop promptement vérifié & mis en état, à la diligence du Procureur du Roi conjointement avec le Receveur de M. l'Amiral, lorsqu'il s'agit d'un Greffe d'Amirauté, par la raison qui en a été rendue sur l'art. 2, ci-dessus.

Mais au rang des papiers du Greffe, il ne faut pas comprendre les mémoires & manuscrits que le Greffier aura faits pour son instruction particuliere, quoique relatifs à la Jurisdiction.

A l'égard de la contrainte par corps, prononcée par cet article pour parvenir au rétablissement du dépôt, elle est de droit & sans aucune difficulté contre le Greffier, par sa qualité de dépositaire public.

Quant à la veuve, même en acceptant la Communauté, & à ses héritiers, sous prétexte que l'article ne distingue pas, je ne pense point comme le Commentateur, que la contrainte par corps ait lieu également contr'eux, s'il n'y a preuve ou présomption suffisante, qu'ils soient en possession des papiers qui manquent, & qu'ils les retiennent ou recelent ; parce qu'il est de regle que l'obligation par corps, contractée par quelqu'un, ne passe point à sa veuve ni à ses héritiers.

Sur ce principe la veuve & les héritiers d'un Greffier, ne peuvent donc être contraignables par corps au rapport des papiers du Greffe, qu'autant qu'il y aura en cela du personnel de leur part ; c'est-à-dire, qu'autant qu'ils auront eu réellement en leur possession des papiers qu'ils auront refusé de remettre, ou qu'ayant eu connoissance des endroits où ils étoient, ils ayent manqué de le déclarer ; mais aussi alors la contrainte par corps sera inévitable, même à l'égard de la veuve, quoique par l'Ordonnance de 1667, les femmes & les filles ne soient contraignables par corps que pour cause de stellionat, ou si elles ne sont marchandes publiques. La raison est que la retenue de ces actes & papiers est un véritable délit qui intéresse l'ordre public, à raison de quoi non-seulement il doit y avoir lieu à la contrainte par corps, mais encore à des poursuites à l'extraordinaire.





TITRE V.

Des Huissiers - Audienciers, Visiteurs & autres Sergens de l'Amirauté.

DEpuis l'Edit du mois de Mai 1711, il y a en chaque Siege d'Amirauté, même dans les Amirautés particulieres, un premier Huissier, deux ou quatre Huissiers Audienciers, & autant de Sergens; le tout outre les Huissiers-Visiteurs qui sont particuliers à la Jurisdiction de l'Amirauté, & dont les fonctions ont commencé en même-temps que celles des Juges d'Amirauté.

ARTICLE PREMIER.

LEs Huissiers-Audienciers, Visiteurs, & autres Sergens de l'Amirauté, ne pourront être reçus qu'ils ne soient âgés de vingt-cinq ans, & qu'ils n'ayent été examinés sur les Articles de l'Ordonnance, concernant les fonctions de leurs Charges, information préalablement faite de leurs vie, mœurs & religion, & seront tenus de donner caution de trois cens livres, qui sera reçue avec notre Procureur pardevant le Lieutenant.

EXcepté les Huissiers-Visiteurs, il n'y a rien là de particulier aux Amirautés. Dans toutes les Jurisdictions, les Huissiers & Sergens ne peuvent être reçus, comme dans les Amirautés, qu'ils ne soient âgés de vingt-cinq ans; qu'après avoir subi un examen sur les Ordonnances concernant les fonctions de leurs Charges, qu'après information de leurs vie, mœurs & religion; & qu'à la charge de donner caution, jusqu'à une certaine somme, pour répondre de l'abus de leurs fonctions.

Il n'est point parlé ici du serment qu'ils doivent également faire de remplir fidelement les obligations de leurs Offices; mais cette condition étant prescrite par les Ordonnances générales du Royaume à l'égard de tous Huissiers &

Sergens, ceux de l'Amirauté ne peuvent en être exceptés, aussi aucun n'en est-il dispensé dans l'usage & la pratique.

Pour ce qui est de la caution que notre article exige jusqu'à la somme de 300 liv. tandis que dans les autres Jurisdictions Royales elle n'est que de 200l. je ne sai si le Commentateur a eu raison de dire qu'en cette partie notre article n'étoit guere en usage. Ce qu'il y a de vrai, c'est qu'il est des Jurisdictions d'Amirauté où il est pratiqué, & s'il en étoit autrement ailleurs ce ne pourroit être qu'un abus dont il faudroit revenir, les Ordonnances étant faites pour être exécutées.

Les Huissiers-Visiteurs ne sont connus que dans les Sieges d'Amirautés, il y en a régulierement deux en chaque Siege. Leurs fonctions sont marquées dans les articles suivans. Elles sont privatives à celles des autres Huissiers-Audienciers, qui partagent néanmoins avec eux; de maniere qu'ayant tous les droits des Huissiers-Audienciers, pour les exercer concurremment avec eux, ils jouissent, à part & par privilege, de ceux attachés au titre de Visiteur, à l'exclusion des autres.

Ces Officiers sont très-anciens : la preuve en résulte des articles 16 & 17 de l'Ordonnance de 1517; du 41 de l'Ordonnance de 1543; du 31 & du 57 de celle de 1584.

Dans l'origine ce n'étoit que des Commissions de l'Amiral, ou de ses Officiers, érigées depuis en titre, par Arrêt du Conseil du 2 Novembre 1634; ils ont toujours été à la nomination de M. l'Amiral, comme tous les autres Officiers de l'Amirauté. Quant à la réception de ceux qui en sont pourvus, elle se fait dans chaque Siege, général ou particulier, pour lequel ils ont été créés, par le Lieutenant ou son représentant, sur les conclusions du Procureur du Roi conformément à cet article.

Le privilege d'exploiter par-tout le Royaume, sans *visa ni pareatis*, n'appartient en général, dans les Jurisdictions ordinaires, qu'au premier Huissier-Audiencier; mais dans les Amirautés, il est étendu aux autres Huissiers-Audienciers, aux Huissiers-Visiteurs & aux Sergens, tant de nouvelle que d'ancienne création, avec faculté *de mettre à exécution toutes Lettres-patentes, Jugemens & autres actes de Justice, de quelques Juges qu'ils soient émanés, même ceux passés sous le scel du Châtelet de Paris.* Edit du mois de Mai 1711, confirmatif en cette partie des Ordonnances qui leur avoient déjà attribué cette prérogative.

Avant cet Edit, le Parlement de Bordeaux ayant jugé, par quatre Arrêts de 1691, 1692, 1694 & 1695, que les Huissiers & Sergens des Amirautés n'avoient droit de mettre à exécution que les Jugemens & Sentences de l'Amirauté; & en conséquence leur ayant fait défenses de faire aucunes significations, saisies ni contraintes en vertu d'autres actes de Justice : sur la Requête de feu M. le Comte de Toulouse, ces quatre Arrêts furent cassés par Arrêt du Conseil du 20 Mars 1697, qui maintient lesdits Huissiers & Sergens dans leur ancien droit & possession, avec défenses de les y troubler à peine de 1000 livres d'amende, & de tous dépens, dommages & intérêts. Cet Arrêt du Conseil est rapporté par Brillon. *Verbo* Amiral, n. 3, *fol.* 180, *col.* 2.

Après une décision aussi formelle, confirmée encore par Edit du mois de Mai 1711, il n'étoit plus possible de méconnoître le droit des Huissiers & Sergens de l'Amirauté : mais le sieur le Comte, Lieutenant-Criminel du Bail-

liage de Coutances, entreprit dans la suite d'y donner atteinte par une voie singuliere, en voulant les assujettir, sur le fondement de quelques Arrêts du Parlement de Rouen, à prêter serment devant lui avant que de pouvoir faire aucuns exploits ni autres actes de Justice en matieres criminelles; avec défenses d'y contrevenir, à peine d'interdiction & de 500 livres d'amende : ce qui ayant donné lieu à S. A. S. M. le Duc de Penthievre de se pourvoir au Conseil, intervint Arrêt le 12 Juillet 1738, par lequel Sa Majesté, sans s'arrêter à l'assignation donnée aux Huissiers de l'Amirauté de Grandville, à la requête dudit sieur le Comte, a maintenue & gardé les Huissiers & Sergens des Amirautés dans le droit & possession d'exploiter par-tout le Royaume, & de mettre à exécution toutes Lettres-Patentes, Arrêts, Sentences & Jugemens, & tous Actes de Justice de quelques Cours & Jurisdictions qu'ils soient émanés, *& ce en vertu du serment par eux prêté dans les Sieges d'Amirauté où ils ont été reçus*, avec défenses audit sieur le Comte & à tous autres de les y troubler à peine de 1000 livres d'amende & de tous dépens, dommages & intérêts.

ARREST DU CONSEIL D'ETAT DU ROI,

Qui maintient les Huissiers & Sergens des Amirautés dans le droit & possession d'exploiter par-tout le Royaume, & de mettre à exécution toutes Lettres-patentes, Arrêts, Sentences & Jugemens, & tous actes de Justice de quelques Cours & Jurisdictions qu'ils soient émanés, & ce en vertu du serment par eux prêté dans les Sieges d'Amirauté où ils ont été reçus; avec défenses de les y troubler à peine de mille livres d'amende, & de tous dépens, dommages & intérêts.

Du 12 Juillet 1738.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ÉTAT.

SUr la Requête présentée au Roi, étant en son Conseil, par Louis-Jean-Marie de Bourbon, Duc de Penthievre, Amiral de France : contenant que de tous temps les Huissiers des Amirautés ont eu le pouvoir d'exploiter par tout le Royaume, en conséquence de leur réception, & du serment par eux prêté aux Sieges de l'Amirauté : l'Edit du mois de Mai 1572, portant création d'un Office d'Huissier en l'Amirauté de Guienne, au Siege de la Table de Marbre à Paris, lui attribue pareil & semblable privilege, pouvoir, faculté & autorité, pour toutes exécutions & contraintes indifféremment, qu'aux Huissiers de la Chambre des Comptes, & du Trésor, Connétablie & Marchaussée de France; par autre Edit portant création d'un pareil Office d'Huissier en l'Amirauté de France & Guienne, il est donné pouvoir à cet Huissier d'exécuter toutes Sentences, Arrêts, Lettres de Chancelleries, Obligations, & autres Mandemens de tous Juges : conformément à ces dispositions le Parlement de Paris a, par Arrêt du 29 Janvier 1609, cassé une Ordonnance du Prévôt de Paris, qui fait défenses à Constant Huissier de l'Amirauté, d'exécuter les Jugemens & contraintes du scel du Châtelet de Paris, & l'a maintenu dans la faculté qui lui est attribuée par son Edit de création : les Huissiers à cheval du Châtelet de Paris s'étant pourvus au Conseil en cassation de cet Arrêt, ils furent déboutés de leur requête, & condamnés aux dépens par Arrêt du Conseil du premier Avril 1609. Le Roi Louis XIII ayant créé, par Edit du mois d'Août 1637, sept Sieges d'Amirauté dans la Province de Languedoc,

créa, par le même Edit, des Offices d'Huissiers en ces différens Sieges, avec pouvoir à ces Huissiers d'exploiter par tout le Royaume tous Actes de Justice de quelques Cours & Jurisdictions qu'ils fussent émanés. L'Arrêt du Conseil du 2 Décembre 1634, portant qu'il seroit établi des Huissiers Audienciers dans tous les Sieges généraux & particuliers de la Marine, en conséquence des Edits de 1587, 1599, 1606, ordonne que ces Huissiers jouiront pleinement & paisiblement du pouvoir d'exploiter par-tout le Royaume, tous Arrêts, Jugemens & Sentences de quelques Juges que ce soit, & tous autres Actes de Justice; l'Edit du mois d'Août 1640, portant établissement de sept Sieges d'Amirauté dans la Province de Bretagne, attribue ce même droit aux Huissiers établis dans ces Sieges. Le Parlement de Bordeaux ayant fait des défenses aux Huissiers de l'Amirauté, par quatre Arrêts du 29 Novembre 1691, 21 Janvier 1692, 22 Mai 1694, & 23 Juin 1695, de faire aucunes significations, saisies ni contraintes en vertu de Jugemens émanés d'autres Jurisdictions que celle de l'Amirauté, M. le Comte de Toulouse se pourvut au Conseil en cassation de ces Arrêts, & après un premier Arrêt qui ordonna l'envoi des motifs, Sa Majesté, par autre Arrêt du 20 Mars 1697, sans s'arrêter aux Arrêts du Parlement de Bordeaux, qu'elle cassa & annulla, ordonna que les Huissiers & Sergens des Amirautés du Royaume, continueroient d'exploiter, donner toutes assignations, & mettre à exécution, par-tout le Royaume, toutes Lettres-Patentes, Arrêts, Sentences, Jugemens & Ordonnances, & généralement tous actes de Justice, de quelques Cours & Jurisdictions qu'ils fussent émanés, conformément aux Edits, Déclarations & Arrêts du Conseil. Enfin, l'Edit du mois de Mai mil sept cens onze, portant création de divers Offices, entr'autres de premiers Huissiers Audienciers, & Sergens dans toutes les Amirautés du Royaume, porte expressément que ces Huissiers jouiront de la faculté d'exploiter dans tout le Royaume, & de mettre à exécution toutes Lettres-Patentes, Arrêts, Sentences, Obligations, Jugemens, & autres Actes de Justice, de quelques Juges qu'ils soient émanés, même ceux passés sous le scel du Châtelet de Paris; au préjudice d'un droit si anciennement & si solidement établi, le sieur le Comte, Lieutenant-Criminel du Bailliage de Coutances, prétend assujettir les Huissiers de l'Amirauté à prêter serment devant lui, fondés sur quelques Arrêts du Parlement de Rouen, qui enjoignent à tous Huissiers & Sergens de prêter serment devant les Lieutenans-Criminels, avant que de pouvoir faire aucuns exploits ni autres actes de Justice en matiere criminelle, avec défenses d'y contrevenir, à peine d'interdiction, & de cinq cens livres d'amende; & sur le fondement de ces Arrêts, il a fait assigner, à sa Requête, le 10 Mai dernier, au Siege du Bailliage Ariminel de Coutances, Noel Beust & Pancrace Duchesne, Huissiers en l'Amirauté de Grandville, pour s'y voir condamner aux peines & amendes portées par ces mêmes Arrêts, pour avoir fait, sans droit ni qualité (ce sont les termes de l'Exploit) les fonctions d'Huissier dans les affaires criminelles dépendantes du Bailliage Ariminel dudit Coutances, & voir dire que défenses leur seront faites de faire aucunes fonctions dans l'étendue dudit Siege. Comme la prétention de cet Officier est formellement contraire aux Edits & Arrêts du Conseil que l'on vient de citer, que les Arrêts du Parlement de Rouen, sur lesquels il se fonde, ne peuvent avoir d'application aux Huissiers d'Amirauté qui n'y sont point dénommés, & dont le droit se trouve établi sur des titres si authentiques; que d'ailleurs ces Arrêts sont antérieurs à celui du Conseil du 20 Mars 1697, & à l'Edit du mois de Mai 1711, qui confirment si expressément le droit des Huissiers de l'Amirauté, auquel le Lieutenant-Criminel de Coutances entreprend de donner atteinte: le Duc de Penthievre ne peut se dispenser de réclamer l'autorité de Sa Majesté, contre une entreprise si contraires à ses droits & à ceux des Huissiers de l'Amirauté, dont la nomination lui appartient en qualité d'Amiral. Requéroit à ces causes, qu'il plût à Sa Majesté, sans s'arrêter à l'assignation qui a été donnée à la Requête du Lieutenant Criminel de Coutances, ausdits Noel Beust & Pancrace Duchesne, ni à tout ce qui pourroit s'en être ensuivi, garder & maintenir les Huissiers & Sergens des Amirautés, dans le droit & possession d'exploiter par tout le Royaume, & de mettre à exécution toutes Lettres-Patentes, Arrêts, Sentences & Jugemens, & tous actes de Justice de quelques Cours & Jurisdictions qu'ils soient émanés, & ce en vertu du serment par eux prêté dans les Sieges d'Amirauté où ils auront été reçus, avec défenses audit sieur le Comte, & à tous autres de les y troubler, à peine de mille livres d'amende & de tous dépens, dommages & intérêts. Vu ladite Requête, & les pieces y énoncées, justificatives du contenu en icelles: Ouï le rapport, Sa Majesté étant son Conseil, sans s'arrêter à l'assignation qui a été donnée à la Requête dudit sieur le Comte, Lieutenant-Criminel au Bailliage de Coutances, auxdits Noel Beust & Pancrace Duchesne, Huis-

ſiers en l'Amirauté de Grandville, ni à tous ce qui pourroit s'en être enſuivi ; a maintenu & gardé les Huiſſiers & Sergens des Amirautés dans le droit & poſſeſſion d'exploiter par-tout le Royaume, & de mettre à exécution toutes Lettres-Patentes, Arrêts, Sentences & Jugemens, & tous actes de Juſtice de quelques Cours & Juriſdictions qu'ils ſoient émanés, & ce en vertu du ſerment par eux prêté dans les Sieges d'Amirautés où ils ont été reçus ; fait Sa Majeſté, défenſes audit ſieur le Comte, & à tous autres, de les y troubler, à peine de mille livres d'amende, & de tous dépens, dommages & intérêts. Fait au Conſeil d'Etat du Roi, Sa Majeſté y étant, tenu à Compiegne, le douze de Juillet mil ſept cent trente-huit. *Signé* PHELYPEAUX.

ARTICLE II.

LEs Huiſſiers Viſiteurs feront inceſſamment la viſite des vaiſſeaux lors de leur arrivée & de leur départ, & en délivreront leurs procès-verbaux aux Maîtres, à peine de tous dépens, dommages & intérêts procédans du retardement.

PAr l'Ordonnance de Philippe II, Roi d'Eſpagne, du mois d'Octobre 1565, art. 11, il devoit y avoir dans chaque port trois Officiers-Viſiteurs qui ſeroient nommés l'un par le Roi, le ſecond par l'Amiral, & le troiſieme par le Corps de Ville, pour viſiter les navires & les marchandiſes de leur chargement, ſauf aux marchands chargeurs, à en commettre un quatrieme pour veiller au chargement & au déchargement des marchandiſes. Du reſte, on trouve dans la même Ordonnance le fond de ce qui eſt porté par cet article & par ceux qui ſuivent.

La viſite du navire, dont il eſt ici queſtion, roule ſur pluſieurs objets; c'eſt pour s'aſſurer,

1°. Si le navire eſt François ou Etranger, ce qui fait une différence conſidérable à bien des égards.

2°. Le navire étant François, s'il n'y a point des Etrangers au delà du tiers de l'équipage; ou le navire étant étranger, s'il n'y a point des François dans l'équipage, ce qui eſt également défendu.

3°. Le navire étant armé en guerre, voir avant le départ s'il eſt en état & étanché, pourvu d'hommes, d'armes & de vituailles convenables, art. 13 de ladite Ordonnance de Philippe II.

4°. S'il eſt équipé en marchandiſe, voir tout de même s'il eſt en bon état, ſi l'équipage eſt conforme au rôle, ſi les autres expéditions néceſſaires ont été priſes, & s'il n'y a dans le chargement aucunes marchandiſes prohibées ; dernier objet qui regarde auſſi la viſite au retour du navire.

5°. Enfin, ſi le Maître du navire n'eſt point en contravention à aucunes des regles & des formalités établies ſur le fait de la navigation.

Tout cela doit ſe faire & s'obſerver de la part des Huiſſiers-Viſiteurs, ſans perte de temps, au départ & à l'arrivée de chaque navire, qu'ils en ſoient requis ou non par les Maîtres ou Capitaines ; parce qu'ils ne doivent pas partir, ni à leur retour décharger aucunes marchandiſes que cette viſite n'ait été faite. Et comme tout retardement en ce genre ſeroit nuiſible, c'eſt la raiſon pour laquelle notre article, aſſujettit ces Huiſſiers-Viſiteurs, aux dépens,

dommages & intérêts résultans de leur négligence, relativement à l'article 18 de la même Ordonnance de Philippe II, déjà citée.

Quant aux procès-verbaux de leurs visites, qu'il leur est aussi enjoint de délivrer aux Maîtres, conformément aux art. 14 & 16 de ladite Ordonnance de Philippe II, cela ne s'est jamais entendu que de simples certificats de visite, à moins qu'il ne fût question de quelque procès-verbal de saisie du navire ou des marchandises, auquel cas il a toujours été de la regle d'en délivrer sur le champ une copie au Saisi.

Les certificats ne se délivrent plus même aujourd'hui, & depuis 1716, aux Capitaines, ou Maîtres, parce que depuis ce temps-là, les congés renfermant par une clause expresse la condition nécessaire de la visite du navire, la délivrance qui s'en fait au Capitaine, vaut certificat de la visite.

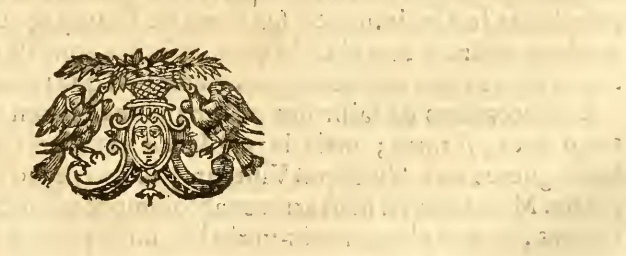
ARTICLE III.

OBserveront, en faisant leur visite, de quelles marchandises les vaisseaux sont chargés, quel est leur équipage, quels passagers ils menent, & feront mention, dans leurs procès-verbaux, du jour de l'arrivée ou départ du bâtiment, & de ce qui leur aura été payé pour leur salaire.

CEla est encore conforme aux mêmes articles 14 & 16 de ladite Ordonnance de Philippe II, excepté qu'ici il est ordonné de plus qu'il sera fait mention des passagers, aussi-bien que du jour de l'arrivée ou du départ du bâtiment; & que là, il est enjoint d'exprimer la quantité des munitions avec la grandeur & le port du navire; ce qui est néanmoins sous entendu de part & d'autre.

L'obligation imposée, aux Huissiers-Visiteurs, de marquer ce qui leur aura été payé pour leur salaire, n'a rien d'extraordinaire pour eux; c'est une loi commune à tous les Huissiers ou Sergens, de quelque Jurisdiction que ce soit.

Les salaires de ces Huissiers-Visiteurs ont été fixés par l'article 18 du Réglement du 28 Mars 1673, & par l'article 18 aussi du Réglement du 20 Août de la même année. Les Pêcheurs de poisson frais, & les pilotes lamaneurs, en sont exempts à leur retour.



ARTICLE IV.

Tiendront un regiſtre coté & paraphé, en chaque page, par le Lieutenant du Siege, dans lequel ſera fait mention ſommaire du contenu aux procès-verbaux de viſite ; & le regiſtre ſera clos par le Juge, à la fin de chaque année.

L'Article 14 de l'Ordonnance de Philippe II, les aſſujettit tout de même à tenir un regiſtre ſuivi de leurs viſites, & notre article n'a fait qu'ajouter la formalite du paraphe & celle de la clôture du regiſtre, à la fin de chaque année.

ARTICLE V.

S'Oppoſeront au tranſport des Marchandiſes déprédées ou de contrebande, les ſaiſiront & en feront rapport au Juge, à peine de trois cens livres d'amende & de punition exemplaire.

CE ſeroit en vain que les Huiſſiers-Viſiteurs ſeroient chargés de viſiter les marchandiſes en même temps que le corps du navire & ſes agrêts & apparaux, s'ils n'étoient pas autoriſés à s'oppoſer au tranſport des marchandiſes déprédés ; c'eſt-à-dire, provenant de pillage ou vol fait ſur quelque navire ami ou ennemi de bonne priſe ou non ; de même que des marchandiſes de contrebande dans toute la force de ce terme, & s'ils n'avoient pas droit de les ſaiſir & d'en dreſſer leur procès-verbal pour en faire leur rapport au Juge de l'Amirauté, Juge naturel & compétent de ces ſortes de cas ; ſur quoi voir l'article 10 du tit. 2 ci-deſſus.

Mais non-ſeulement ils ſont autoriſés, par cet article, à en uſer de la ſorte, mais encore cela leur eſt extrêmement enjoint, à peine de trois cens livres d'amende, & de punition exemplaire.

Pour ce qui eſt des effets déprédés, l'occaſion d'exercer ces ſortes de ſaiſies ne peut guere ſe rencontrer que ſur un vaiſſeau armé en courſe ; & comme en pareils cas le Capitaine & les Gens de l'équipage ont grand ſoin de mettre en quelque endroit écarté de la côte, le butin dont ils veulent fruſtrer l'armateur, une ſaiſie de cette nature ne peut avoir lieu que très-difficilement.

Les occaſions de ſaiſir des marchandiſes de contrebande ne ſont pas, à beaucoup près, ſi rares ; mais la vigilance extrême des Commis des Fermes, ne laiſſe guere, aux Huiſſiers-Viſiteurs, le moyen d'exercer leur zele en cette partie. Mais enfin, il peut arriver abſolument qu'ils préviennent ces Commis des Fermes, & alors leur procès-verbal de ſaiſie ſervira de baſe à la procédure qu'il conviendra de faire en conſéquence, aux termes de l'Arrêt du Conſeil du 14 Septembre 1728, article 5, qui renouvelle la diſpoſition de celui-ci.

Parmi

Parmi les marchandises prohibées sont, & au premier rang, les armes & munitions de guerre. La sortie du Royaume en a toujours été défendue, sans une permission expresse du Roi, & ces défenses ont été renouvellées en 1717. Lettre de M. l'Amiral, du 18 Avril audit an.

Il est aussi des marchandises dont l'entrée n'est pas permise dans le Royaume. De ce nombre sont celles qui ont été prises sur des François. Quelque part qu'elles ayent été achetées, chez l'ennemi ou en pays neutre, il est également défendu aux François & aux Etrangers de les apporter & vendre dans le Royaume, sous quelque prétexte que ce soit, sur peine de confiscation, non-seulement des mêmes marchandises, mais encore des navires & des autres effets qui y auront été chargés.

Il est pareillement défendu à quiconque, d'acheter ces marchandises apportées dans le Royaume, sur peine de confiscation & d'amende de 10000 livres, pour la premiere fois, & de punition corporelle pour la seconde. Le tiers de ces confiscations & amendes est attribué au Dénonciateur; & si ceux sur qui ces marchandises ont été prises se présentent pour les réclamer, sur la preuve qu'ils en produiront, les deux tiers doivent leur en être restitués, l'autre tiers demeurant toujours au Dénonciateur. Il y a pourtant une exception en faveur des marchands sur lesquels les marchandises auront été prises; c'est-à-dire, qu'il leur est permis de les racheter ou faire racheter hors le Royaume, & de les y rapporter pour en disposer à leur gré.

Telles sont les dispositions de la Déclaration du Roi, Louis XIII, du 22 Septembre 1638, dont le motif est d'ôter aux ennemis le moyen de se défaire aussi avantageusement de leurs prises qu'ils le pourroient, si l'entrée des marchandises en provenant & leur débit dans le Royaume étoient libres.

En exécution de cette Déclaration que l'on trouve dans Clairac, page 437, qui est toujours en vigueur, le sieur Batini, réclamateur des marchandises apportées dans le Royaume, qui lui avoient été prises par les ennemis, obtint dans ses fins, contre les sieurs Meyere & Pepin, par Arrêt du Parlement d'Aix, du 7 Février 1750.

Mais comme la raison n'est pas la même pour les navires, & que d'ailleurs les loix pénales ne souffrent point d'extention, il faut dire qu'il en doit être autrement des navires aussi pris sur les François, & en conséquence que les navires peuvent librement être achetés & amenés dans les ports du Royaume, tant par les François que par les Etrangers, sans aucun danger de confiscation ni d'amende. Ainsi jugé à Marseille le 27 Mai 1757, par Sentence de l'Amirauté, rendue par M. Emerigon avec M. Richard, en faveur du Capitaine Alexandre de Tertia, commandant la barque la *Marie*, contre ceux qui étoient propriétaires de cette barque au temps de la prise, lesquels furent déboutés de leur demande en confiscation de la barque. M. Emerigon m'a marqué que cette décision avoit été approuvée par M. de Montclar, Procureur-Général du Parlement d'Aix.

Dans l'espece de cette Sentence, la barque avoit été achetée à Malte par un Maltois, & ensuite frétée pour Marseille, au Député de la Chambre de Commerce de la même Ville, résident à Malte; mais je ne doute point que la décision n'eût été la même, quand le bâtiment auroit été acheté par un François.

ARTICLE VI.

EMpêcheront les Maîtres de faire voile ſans congé de l'Amiral bien & duement enregiſtré, & de décharger aucunes marchandiſes s'ils n'ont fait leur rapport.

IL eſt défendu à tout Capitaine ou Maître de navire de ſortir des ports du Royaume, ſans congé de l'Amiral duement enregiſtré au Greffe de l'Amirauté du lieu du départ, à peine de confiſcation, art. 1 du tit. 10, ci-après.

Il lui eſt défendu tout de même de décharger aucunes marchandiſes à ſon arrivée, qu'après avoir fait ſon rapport au Greffe de l'Amirauté, ſi ce n'eſt en cas de péril imminent, à peine de punition corporelle & de confiſcation des marchandiſes, art. 9 du même titre.

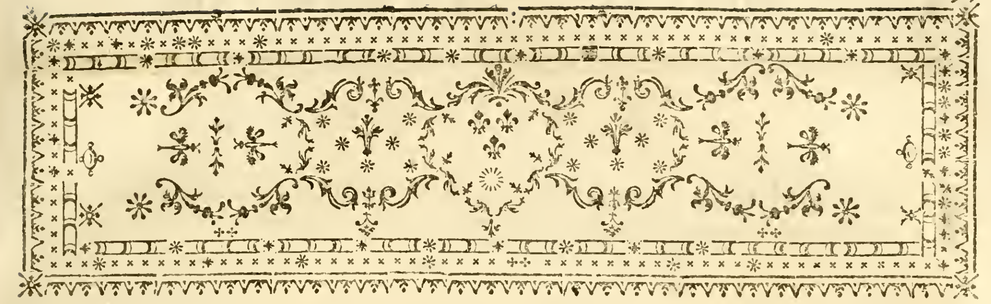
Dans l'un ou l'autre cas, il eſt donc du devoir des Huiſſiers-Viſiteurs de veiller aux contraventions, de les empêcher ſi la choſe eſt dans leur pouvoir, & de donner avis du tout aux Officiers de l'Amirauté.

Ils le doivent avec d'autant plus d'attention, que M. l'Amiral ſe repoſe ſur leur vigilance pour la conſervation de ſes droits en cette partie, n'entretenant plus, comme autrefois, des pataches commandées par ſes porteurs d'ordres, pour aller au-devant des navires & en faire la viſite.

ARTICLE VII.

LEs Maîtres, Capitaines & Patrons ſeront tenus de ſouffrir la viſite de leurs bâtimens, à peine d'amende arbitraire.

LEs Ordonnances de 1517, art. 16, de 1543, art. 41, & de 1584, art. 57, ajoutent même à l'amende la punition corporelle, ou telle autre ſuivant l'exigence du cas; & il ne faut pas s'imaginer qu'il y ait été dérogé par cet article. En effet, ſi un Capitaine ou Maître de navire s'oppoſoit abſolument à la viſite de ſon bâtiment & des marchandiſes de ſa cargaiſon, de maniere qu'il l'empêchât par violence, il n'en ſeroit pas quitte pour une ſimple amende, puiſque ce ſeroit une rébellion à juſtice. L'amende dont notre article paroît ſe contenter ne peut donc regarder que le cas où le Maître aura ſimplement eſquivé la viſite en levant l'ancre pour ne pas ſe laiſſer aborder, ou en précipitant le chargement ou le déchargement de ſes marchandiſes, de façon qu'il n'ait pas été poſſible d'en faire la viſite convenablement, & nullement le cas d'un refus formel de ſouffrir la viſite; ou du moins s'il ne pouvoit être queſtion alors que d'une amende, elle devroit être aſſez conſidérable pour empêcher que l'exemple de la déſobéiſſance ne devînt contagieux.



TITRE VI.

Du Receveur de l'Amiral.

IL a été parlé ſur l'article 12 du titre premier, du droit qu'a M. l'Amiral d'établir dans chaque Amirauté, un Receveur de ſes droits, lequel eſt en même-temps ſon Procureur, avec faculté de pourſuivre en Juſtice, en cette qualité de ſon Procureur, toutes les actions tendantes au payement ou à la conſervation de ſes droits. Par cette raiſon, il ne ſera queſtion ici que du Receveur, conſidéré préciſément dans ſa qualité reſtreinte de prépoſé à la recette des droite de M. l'Amiral, abſtraction faite de la qualité de ſon Procureur qui y eſt naturellement jointe.

Comme les droits attachés à la charge d'Amiral, ſont de leur nature, droits Royaux ; c'eſt la raiſon pour laquelle ceux qui ſont prépoſés pour en faire la recette, ſont mis au rang des Receveurs des droits du Roi ou des fermes, & en cette qualité doivent jouir de l'exemption du logement des gens de guerre. Lettre de M. le Comte d'Argenſon, Miniſtre de la guerre, à M. de Blair de Boiſemont, Intendant de la Rochelle, du 22 Mars 1751, portant que telle eſt l'intention du Roi, en interprétation de l'Ordonnance du 25 Juin 1750.

ARTICLE PREMIER.

LE Receveur de l'Amiral ſera tenu de faire enregiſtrer ſa Commiſſion au Greffe du Siege de l'Amirauté où il ſera établi, & d'y prêter ſerment.

LA Commiſſion de M. l'Amiral par laquelle il établit quelqu'un pour ſon Receveur, ne ſuffit pas aux termes de cet article ; & avant que celui qui en eſt pourvu puiſſe en exercer les fonctions, il faut qu'il la faſſe enregiſtrer au Greffe de l'Amirauté du lieu de ſon établiſſement, & qu'il prête devant le Juge, le ſerment auquel eſt aſſujetti tout Officier public. Alors il eſt en regle, & ſa qualité ne peut être méconnue.

ARTICLE II.

IL sera aussi tenu d'avoir un registre coté & paraphé par le Juge dans lequel il enregistrera les congés.

OUtre le registre que cet article l'oblige d'avoit, le Réglement du 13 Juin 1709, lui impose l'obligation d'en tenir huit autres tous également cotés & paraphés par le Juge de l'Amirauté; de sorte qu'il en doit avoir neuf en tout.

Le premier est pour la recette & distribution des congés, ainsi que des commissions en guerre.

Le second pour le droit d'ancrage.

Le troisieme pour les droits de lestage & délestage.

Le quatrieme pour ceux des feux, tonnes & balises.

Le cinquieme pour le produit des naufrages.

Le sixieme pour les amendes & confiscations.

Le septieme pour les sequestres.

Le huitieme pour le dixieme des prises & rançons.

Et le neuvieme pour la recette du droit annuel.

Par rapport à ce droit annuel, vulgairement appellé la Paulette, & au moyen duquel les Officiers qui ont soin de la payer à M. l'Amiral, conservent leurs Charges à leurs veuves & héritiers, le bureau pour en faire le payement à l'égard des Officiers de l'Amirauté, est chez son Receveur & demeure ouvert depuis le 15 Novembre jusqu'au dernier Décembre inclusivement de chaque année; à l'effet de quoi le Receveur est tenu de faire poser des affiches, tant sur la porte du Palais que sur celle de sa demeure, pour avertir de l'ouverture du bureau.

Le même Réglement lui prescrit la maniere de tenir ses registres, le temps de rendre ses comptes, avec la forme qu'il y doit garder; & dans un grand détail tous ses engagemens envers M. l'Amiral.

En ce qui concerne la réception de ses comptes; autrefois il falloit qu'ils passassent à la Chambre des Comptes, du moins pour les articles concernant le droit d'ancrage; mais depuis l'Arrêt du Conseil du 10 Décembre 1697, il n'a plus été question de compter de la recette de ce droit à la Chambre des Comptes, non plus que des autres droits attachés à la charge d'Amiral, comme il a été observé sur l'article 11, du titre premier. C'est à M. l'Amiral que son Receveur rend ses comptes directement, & dès qu'ils sont approuvés & arrêtés par S. A. S. il ne faut rien de plus pour sa Charge.



ARTICLE III.

LE Receveur sera appellé, à la diligence de notre Procureur, à la confection de l'inventaire des effets sauvés des naufrages ou pris sur nos ennemis, sans qu'ils puissent prétendre aucun droit pour son assistance.

L'Intérêt qu'a M. l'Amiral aux effets sauvés des naufrages est sensible, puisqu'à défaut de réclamation dans l'an, il lui en revient le tiers ou la moitié suivant les circonstances; sur quoi voir les articles 26 & 27 du titre des naufrages ci-après; & à l'égard des effets pris sur les ennemis, le dixieme lui en appartient, tant par l'article 9 du titre premier, ci-dessus, que par l'article 32, du titre des prises. Il est donc juste & naturel d'appeller son Receveur, non-seulement à l'inventaire comme le prescrit cet article; mais encore à toutes les autres opérations qu'il convient de faire à ce sujet. C'est aussi ce qui a été recommandé aux Officiers de l'Amirauté, dans tous les Réglemens postérieurs à cette Ordonnance relative à ces objets; & en dernier lieu, en ce qui concerne les naufrages par le Réglement du 23 Août 1739.

Mais dans ces occasions le Receveur n'a aucuns droits à prétendre pour son assistance; il n'a que l'expectative de ce qui pourra en revenir à M. l'Amiral pour se payer sur le produit du droit de recette qui lui est accordé en cette partie.

Et c'est par cette raison que M. l'Amiral paye son Receveur, de maniere que son assistance ne cause aucun préjudice aux Armateurs en course, qu'il a été décidé que ces mêmes Armateurs n'étoient pas fondés à porter en dépense contre M. l'Amiral, les frais de Commission qu'ils payent à leurs Correspondans des lieux où les prises sont amenées. Voyez, *infrà*, les observations sur l'article 31, du titre des prises.

ARTICLE IV.

LUi seront communiquées les Requêtes à fin de main-levée des effets sauvés des naufrages, ou provenus des prises, & toutes autres auxquelles l'Amiral aura intérêt.

CEci est une suite naturelle de l'article précédent. Dès qu'il s'agit de quelque Requête ou autre demande à laquelle M. l'Amiral peut avoir intérêt de s'opposer, il est de la regle de la communiquer à son Receveur, pour y répondre, quoique le Procureur du Roi à qui elle doit nécessairement être communiquée aussi, soit chargé, par état, de veiller à la conservation des droits de M. l'Amiral lorsqu'ils lui paroissent fondés.

Par là, ce sont deux surveillans pour un qu'a M. l'Amiral; car enfin la

communication eſt également indiſpenſable à ſon Receveur, comme partie qui peut avoir des raiſons valables à oppoſer. C'eſt ce qu'a fort bien compris le Commentateur ; mais on ne peut lui pardonner ce qu'il ajoute contre le texte précis de l'article & du précédent, ſavoir qu'il n'y a point de communication à faire des Requêtes à fin de main-levée des effets des naufrages, en ſuppoſant, contre toute vérité & contre tout bon ſens, que M. l'Amiral ne peut y avoir aucun intérêt.

ARTICLE V.

ENjoignons au Receveur de l'Amiral de tenir ſon Bureau ouvert & d'y être chaque jour pour la délivrance des congés & paſſeports, depuis huit heures du matin juſqu'à onze, & depuis deux heures après midi juſqu'à cinq, & d'écrire au bas de chaque congé qu'il délivrera ce qu'il aura reçu, à peine de cinquante livres d'amende au profit de l'Hôpital du lieu de ſon établiſſement.

DE même, l'article 10 du titre 10, ci-après, veut que le Greffe de l'Amirauté ſoit ouvert en tout temps, le matin depuis huit heures juſqu'à onze heures, & après midi, depuis deux heures juſqu'à ſix, pour l'enregiſtrement des congés & la réception des rapports.

C'eſt que fort ſouvent ces ſortes d'expéditions ſont extrêmement preſſées, & qu'il eſt des circonſtances où le moindre retardement pourroit cauſer un préjudice conſidérable à un Maître ou Capitaine de navire.

Il faut donc, pour l'intérêt de la navigation & du commerce maritime, que ſans exception des jours de Fêtes & Dimanches, tout Capitaine puiſſe être expedié au beſoin, & qu'à cet effet les Bureaux où il doit prendre ſes expéditions lui ſoient ouverts aux heures marquées par cette Ordonnance.

C'eſt à quoi auſſi les Receveurs de M. l'Amiral & les Greffiers des Amirautés ſont fort attentifs; ils ont même la complaiſance de ſe prêter ſuivant l'occurence, à l'expédition des Maîtres ou Capitaines, hors les heures indiquées & d'obligation ; mais ces facilités extraordinaires ne ſont pas un titre contr'eux ; ils ſont en regle & à couvert de tout reproche, dès qu'ils ſe tiennent aſſiduement à leur Bureau ou à leur Greffe aux heures qui leur ſont preſcrites.

Quant à l'injonction faite au Receveur d'écrire au bas de chaque congé qu'il délivrera, ce qu'il aura reçu pour les droits, c'eſt une obligations qui lui eſt commune avec tous ceux qui levent des deniers ſur le Public, ou qui ſont autoriſés à percevoir des droits ou ſalaires, afin que l'on puiſſe vérifier s'ils n'ont point excédé les bornes qui leur ſont preſcrites ; & c'eſt pour faciliter cette vérification que dans tous les Bureaux de recette & dans les Greffes, il doit y avoir des tableaux expoſés, contenant l'énumération des différens droits qui ſont dûs. Voyez l'article 14 du titre 4, ci-deſſus ; l'article 17 du titre 9, ci-après & l'article 19, titre premier du livre 4.

Par l'art. 4 du titre 4, concernant le Greffier, il lui eſt ordonné tout de même, de mettre le reçu des droits au pied de chaque expédition, ſous pareille peine de cinquante livres d'amende, mais ſans une application marquée; au moyen de quoi elle ne peut être dans une Amirauté particuliere, qu'au profit de M. l'Amiral, au lieu qu'ici l'amende eſt applicable à l'Hôpital Général, ſans qu'on en voye la raiſon; car celle qu'en donne le Commentateur ne ſatisfait nullement, ou ſi elle étoit bonne, il s'enſuivroit que toutes les autres amendes prononcées par cette Ordonnance, auroit dû être tout de même au profit de l'Hôpital-Général, dès qu'elles ſeroient encourues par d'autres que des Officiers en titre; cependant celle-ci eſt la ſeule qui ait cette deſtination.

L'objet de notre article, qui eſt la prompte expédition des navires, ſeroit mal rempli ſi les congés ne pouvoient être délivrés qu'au Bureau du domicile du Receveur de M. l'Amiral. Dans les ports obliques de chaque Amirauté, où le cabotage n'eſt guere moins fréquent que dans le port principal, quelle ſurcharge de frais & quelle perte de temps les Maîttes, tant François qu'Etrangers, n'eſſuieroient-ils point, s'il leur falloit venir prendre leurs congés au Bureau du Receveur dans le lieu de ſon établiſſement?

Pour remédier à ces inconvéniens, le Receveur nomme des Commis dans chaque port oblique de ſon département, pour délivrer des congés néceſſaires aux Maîtres des navires qui en ont abordé, de même que pour recevoir d'eux les droits qui ſont dûs; & par les mêmes motifs, il y a dans les mêmes ports obliques, des Commis greffiers pour recevoir les déclarations ou rapports d'arrivée & de relâche, & pour enregiſtrer les congés.

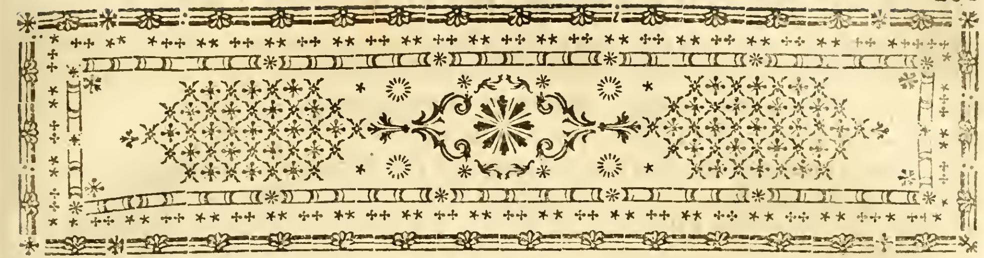
Il n'y a d'exception à cela, par rapport aux congés, que pour les voyages de long cours, qui ne peuvent effectivement être délivrés qu'au Bureeu principal du Receveur; & à l'égard des rapports ou déclarations, que lorſqu'il y a des avaries ou d'autres circonſtances particulieres à y inférer; leſquelles Déclarations alors ne peuvent être faites qu'au chef-lieu du Greffe de l'Amirauté, comme il ſera obſervé ſur l'article 5 du titre 10, ci-après. Mais cela n'apporte pas de retardement à l'expédition des Maîtres ou Capitaines, parce que d'un côté les armemens pour le long cours ne ſont permis, que dans les principaux ports, & que d'un autre côté, lorſqu'il y a matiere à un grand rapport, le Capitaine eſt naturellement dans le cas de reſter quelque temps pour en faire uſage & s'en prévaloir.

Les Commis du Receveur n'ont affaire qu'à lui pour la reddition de leurs comptes. Lui ſeul rend compte à M. l'Amiral, lequel compte il forme tant de leur recette dont ils lui ont compté que de ſa recette particuliere; de maniere néanmoins que ſon compte eſt dreſſé tout comme s'il eût fait par lui-même la recette en entier, parce qu'il eſt garant de la geſtion de ſes Commis; à raiſon de quoi il n'en nomme aucun qu'à la charge de lui fournir caution juſqu'à une certaine ſomme.

S'il y avoit matiere à condamner le Receveur de M. l'Amiral à la reſtitution de droits induement perçus en tout ou partie, les Officiers de l'Amirauté ne pourroient prononcer contre lui qu'une condamnation pure & ſimple, ſans y ajouter la contrainte par corps, cela leur étant défendu par l'Arrêt du Conſeil du 3 Février 1661, cité ſur l'article 12 du titre premier, ci-deſſus.

Ce titre ne se trouve point dans l'Ordonnance de la Marine du mois de Novembre 1684, faite pour la Bretagne, parce qu'alors c'étoit le Gouverneur de cette province qui y percevoit les droits d'Amirauté. Mais depuis que l'Amirauté de Bretagne a été jointe à celle de France, de maniere qu'il n'y a plus qu'un Amiral dans le Royaume, & qu'en conséquence M. l'Amiral a établi des Receveurs de ses droits en Bretagne, comme dans les autres provinces maritimes; nul doute que les dispositions des différens articles de ce titre ne doivent être observées en Bretagne, comme par-tout ailleurs.





TITRE VII.

Des Interpretes, & des Courtiers-Conducteurs des Maîtres de Navires.

TOUT Maître ou Capitaine de Navire étranger qui ignore la langue du pays où il vient commercer, a besoin d'un interprete pour se faire entendre, pour faire dans les bureaux les déclarations auxquelles il est tenu, pour vendre ses marchandises & en acheter d'autres pour son retour, en un mot, pour faire son commerce.

D'un autre côté, qu'il sache la langue du pays; mais qu'il ignore, faute d'habitude dans le lieu, les usages des Burtaux, les formalités qu'il y a à observer & les moyens de se procurer une prompte & sûre expédition; qu'il ne puisse pas enfin, ou qu'il ne veuille pas se charger de tout ce détail, comme il arrive souvent aux nationaux mêmes, il a besoin d'un Courtier-Conducteur, pour l'introduire & le guider dans toutes ses opérations.

Il a donc fallu dans tous les temps des Intepretes & des Courtiers-Conducteurs des Maîtres de navires, & à leur défaut se servir des personnes instruites dans ce genre, pour en faire les fonctions. Mais n'y ayant point encore de regles établies à ce sujet, & les Interpretes & Courtiers sans caractere, qui n'étoient pas liés par la religion du serment, ajoutant à l'infidélité de leurs services l'exaction d'un salaire excessif, les plaintes des Maîtres de navires se multiplioient à mesure que le commerce maritime prenoit de nouveaux accroissemens.

Dans la vue de remédier à ces abus, par Edit du mois de Décembre 1657, Louis XIV créa, en chaque Siege d'Amirauté, deux Offices de Courtiers Jurés. Censaux, Affréteurs & Conducteurs à la nomination de M. l'Amiral, sous la réserve de la premiere finance; mais excepté un petit nombre de Sieges d'Amirauté où ces Charges furent levées, l'Edit demeura sans exécution; & par Ordonnances des 30 Décembre 1661 & 24 Janvier 1662, suivies d'un Arrêt du Conseil du 27 Octobre 1663, le droit de nommer à ces places fut attribué ou plutôt confirmé à l'Amiral en la personne de M. le Duc de Vendôme, avec défenses à tous Maitres de navires de se servir d'autres Courtiers que de ceux qui auroient de lui Commission suffisante.

Je dis, que ce droit lui fut confirmé plutôt qu'attribué, parce que s'agissant

ici de fonctions relatives à la navigation & au commerce maritime, la faculté d'y commettre lui étoit naturellement acquise par le titre de sa Charge, de même qu'à toutes celles qui dépendent de son droit de Jurisdiction & de Police générale sur la mer, ses rades, ports & havres.

Aussi en avoit-il déjà usé avant ce temps-là, & depuis il a commis régulierement à ces places, dans tous les Sieges où elles ne sont pas en titre d'Office, & à l'égard de ces mêmes Offices, c'est lui qui y nomme comme aux autres Charges de l'Amirauté; de maniere que ce n'est que sur sa nomination que les provisions du Roi sont expédiées.

Il n'y a vraisemblablement aucun port où il y ait autant de Courtiers qu'à Marseille, puisqu'ils ont été portés au nombre de quarante-six, en conséquence de l'Edit du mois de Mai 1692; & que depuis, en 1709 & 1752, il y en a été ajouté quatorze autres, ce qui fait soixante en tout; & ce qu'il y a de singulier encore, c'est que chacune de ces Charges a coûté dans le principe la somme de 4000 livres. Les dernieres Charges ont même été vendues un prix beaucoup plus considérable. Cela donne l'idée d'un commerce extrêmement étendu. Il est pourtant vrai que ces Courtiers servent au commerce de terre comme à celui de la mer; ce qui n'empêche pas qu'ils ne soient tous obligés de se faire recevoir au Siege de l'Amirauté. Avant la création de ces Offices, c'étoit le Corps de Ville qui y commettoit, par usurpation, au moins pour la partie relative aux fonctions maritimes.

Quoique les Interpretes & les Courtiers-Conducteurs des Maîtres de navires soient compris & réunis dans ce titre, leurs fonctions n'ont cependant rien de commun, & la distribution des articles de ce même titre en fournit la preuve. On peut donc être Interprete sans être Courtier *& vice versâ*; c'est la commission qui en décide suivant les termes dans lesquels elle est conçue.

Celui qui n'est qu'Interprete, outre le privilege exclusif de translater les pieces sujettes à traduction, ne peut que servir de truchement aux Maîtres de navires étrangers, sans pouvoir faire les déclarations pour eux & prendre leurs expéditions, quand bien même les Maîtres se présenteroient en personne, pour agir par eux-mêmes aidés de leur truchement, parce qu'autrement il entreprendroit sur les fonctions des Courtiers. Ceux-ci, à leur tour, quoiqu'ils sachent la langue du Maître ou Capitaine étranger, s'ils ne sont pas en même temps nommés Interpretes, ne peuvent servir de truchement à ce Maitre ou Capitaine, & à plus forte raison translater aucune piece, il faut avoir recours à l'Interprete juré.

On comprend qu'à en user de cette maniere les Maîtres auroient à payer tout-à-la fois, les droits de courtage & ceux de l'Interprete-truchement. Pour remédier à ces inconvéniens, l'usage s'est introduit de ne plus donner de commission d'Interprete sans y joindre le droit de faire en même-temps les fonctions de Courtier-conducteur; mais cette faculté ne regarde naturellement que les Maîtres étrangers qui parlent quelqu'une des langues pour lesquelles l'Interprete est nommé; il ne peut l'exercer à l'égard des autres Maîtres si sa Commission de Courtiers n'est entiere, & dans des termes qui excluent toute idée de limitation ou restriction.

ARTICLE PREMIER.

LEs Interpretes ne pourront faire fonction de leurs commissions qu'elles n'ayent été enregistrées au Siege de leur établissement, & qu'ils n'ayent fait expérience de leur capacité, & prêté serment, devant le Lieutenant du Siege.

IL n'est question ici, & dans les cinq autres articles qui suivent, que des Interpretes privativement aux Courtiers-conducteurs.

Avant de pouvoir entrer en fonction, en conséquence de leurs Commissions, que M. l'Amiral a seul droit de donner, il faut qu'il les fassent enregistrer au Greffe de l'Amirauté du lieu de leur établissement; qu'ils ayent fait expérience de leur capacité; ce qui se réduit aujourd'hui, comme à l'égard des Courtiers, à un certificat de quatre Négocians au moins, portant attestation que l'aspirant Interprete, entend convenablement les langues pour lesquelles il a obtenu la Commission, & enfin qu'ils promettent avec serment, devant le Lieutenant de l'Amirauté, de s'acquitter fidélement de leur emploi.

Ils devroient être tous Catholiques, suivant l'intention de Louis XIV, expressément marquée dans une lettre de M. de Pontchartrain, aux Officiers des Amirautés, en date du 23 Mars 1707: elle est en termes si précis & si énergiques, que j'ai cru devoir la transcrire ici.

» Messieurs, le Roi a été informé qu'il a été reçu, à Honfleur, pour Interprete, un homme faisant profession de la Religion prétendue réformée, & » appréhendant que le même abus ne se soit introduit dans d'autres ports, Sa » Majesté m'a commandé de vous écrire que son intention est que les Interpretes & autres gens de cette qualité, qui ont serment en Justice, soient de » la Religion Catholique; elle desire que vous teniez la main à ce que cela soit » exécuté, à peine d'en répondre en votre propre & privé nom. Je suis, Messieurs, &c. «

Telle est la regle; mais la difficulté de trouver des Catholiques versés dans les langues étrangeres, qui voulussent accepter ces sortes de places, a obligé de s'en écarter & d'admettre à ces emplois, quelque important qu'ils soient par rapport à la foi publique, des Luthériens, des Calvinistes, même des Juifs.

Comme le Roi n'accorde point de provisions pour aucun Office, que ce ne soit à la charge d'une information de vie, mœurs & profession de la religion Catholique, cette difficulté de trouver des Catholiques, pour faire les fonctions d'Interprete, est sans doute la raison pour laquelle, de ces Charges créées par Edit du mois d'Avril 1691, & Janvier 1692. Il y en a eu si peu de levées, & que celles qui ne l'avoient pas été en 1717, furent supprimées par autre Edit du mois de Mai de la même année.

ARTICLE II.

INterpréteront dans les Sieges d'Amirauté, privativement à tous autres, les déclarations, charte-parties, connoissemens, contrats & tous actes dont la traduction sera nécessaire.

LA Commission d'Interprete seroit inutile, si elle ne donnoit pas le privilege d'interpréter & translater tous les contrats maritimes dont la traduction est nécessaire, à l'exclusion de toutes autres personnes.

Ainsi, soit en fait de prise, soit en cas de discussion en Justice, au sujet de quelqu'acte écrit en langue étrangere, il y a nécessité de se servir pour la traduction, du ministere de l'Interprete juré, & les Juges de l'Amirauté n'en peuvent nommer d'autres si l'Interprete n'est légitimement récusé.

ARTICLE III.

SErviront aussi de Truchement à tous Etrangers, tant Maîtres de navires, que Marchands, Equipages de vaisseaux & autres personnes de mer.

DE même les Etrangers marchands, ou gens de mer, s'ils ont besoin de Truchement pour faire entendre leurs raisons ou prétentions dans la Jurisdiction de l'Amirauté, sont obligés de se servir de l'Interprete juré; & ils ne seroient pas écoutés s'ils empruntoient une autre organe, à moins aussi qu'il n'y eût matiere à récuser l'Interprete, auquel cas ce seroit au Juge à choisir le Truchement ou Interprete pour entendre l'Etranger par sa bouche, après lui avoir fait prêter serment de rendre, avec fidélité, les discours & les réponses de l'Etranger; formalité du serment qui ne se pratique pas à l'égard de l'Interprete, à cause qu'il a serment à Justice précisément sur le fait de la traduction.

ARTICLE IV.

LEs traductions ne feront foi que lorsque les Parties auront convenu d'Interpretes, ou qu'ils auront été nommés par les Juges.

CEci regarde les traductions de l'Interprete juré, aussi-bien que celles de tous autres Interpretes; soit parce que l'article ne distingue point, soit à cause qu'une traduction non ordonnée en Justice doit naturellement paroître officieuse, &, comme telle, peut être présumée fautive; sans attaquer ni intéresser même la probité de l'Interprete. Or, elle est officieuse en ce que l'In-

terprete prévient l'ordonnance du Juge, & dès-là on a droit de la soupçonner de n'être pas exacte, en ce qu'il se peut, ou que l'Interprete n'ait pas donné à la piece toute l'attention qu'il y auroit apportée s'il eût pensé que sa version dût faire regle, ou qu'on lui ait présenté une autre piece que celle qui fait le sujet de la contestation. En un mot, une traduction, en pareil cas, n'est qu'une piece privée, & non juridique, qui par conséquent ne doit pas faire foi.

Je ne pense pas néanmoins que pour avoir déjà traduit d'office, ce soit un moyen de récusation contre l'Interprete Juré, à l'effet de l'exclure de donner en forme la traduction qui sera ordonnée par le Juge. Ainsi, ni dans ce cas ni, à plus forte raison, lorsqu'il n'aura paru aucune traduction des pieces en litige, il ne s'agit point que les parties conviennent d'Interpretes, ni que le Juge en nomme au défaut de l'un ou de l'autre, comme on en use au sujet des visites & estimations d'Experts; il n'échoit alors que d'ordonner que la traduction sera faite par l'Interprete-juré avec un autre dont les Parties conviendront ou qui sera nommé d'office par le Juge; & ce ne seroit qu'autant qu'il y auroit matiere à récuser l'Interprete juré, que l'on pourroit avoir recours à d'autres, à moins toutefois que la partie qui refuseroit d'acquiescer à la traduction, ne la soutint réellement vicieuse & infidele. En ce cas il seroit question de la faire vérifier par d'autres Interpretes, convenus par les Parties ou nommés par le Juge, conformément à cet article. Mais aussi alors la traduction étant reconnue sincere & véritable, la Partie qui l'auroit attaquée ne seroit pas quitte pour payer les frais de la vérification, & l'Interprete juré seroit fondé à se pourvoir contre elle pour la faire condamner en ses dommages & intérêts, & à une amende arbitraire, pour l'injure qu'elle lui auroit faite.

Au reste, comme notre Ordonnance parle toujours des Interpretes au pluriel, elle suppose qu'il y en a plusieurs pour chaque langue étrangere, quoique régulierement il n'y en ait qu'un en chaque Amirauté. Cependant, s'il y en avoit réellement plusieurs, ce seroit alors que la traduction devroit se faire aux termes de notre article; & supposé qu'un des Interpretes eût déjà donné une traduction d'office, il seroit de la regle, en ce cas, d'ordonner que la traduction en forme, seroit faite par deux autres; mais s'il est seul, c'est à lui à faire la traduction par le privilege que lui attribue l'article ci-dessus; & tout ce que l'on peut faire, c'est de nommer une autre personne pour travailler à la traduction avec lui, ce qui s'entend toujours, sauf la récusation pour cause juste & légitime.

Mais si les Interpretes jurés sont des Interpretes nécessaires; c'est-à-dire, qu'on ne peut se dispenser d'employer dès qu'il est question de traduction; cela n'est vrai que dans les Jurisdictions pour lesquelles ils ont été établis. Dans les autres Jurisdictions, il est libre aux Parties & aux Juges d'en choisir ou nommer d'autres, parce qu'à leur égard les Interpretes jurés, sont sans titre, & qu'ils ne peuvent être considérés que comme des Experts, parmi lesquels il est permis de choisir.

ARTICLE V.

LEs Interpretes, convenus ou nommés, ſe chargeront au Greffe des pieces dont la traduction ſera ordonnée après qu'elles auront été paraphées par le Juge, & ſeront tenus de les rapporter avec les traductions dans le temps qui leur ſera preſcrit, ſans qu'ils puiſſent exiger, ni prendre plus grands ſalaires que ceux qui leur ſeront taxés.

IL s'enſuit de là qu'il doit être dreſſé un procès-verbal des pieces ſujettes à traduction, lors duquel procès-verbal, qui ſera fait Parties préſentes, ou duement appellées, le Juge paraphera chacune de ces pieces; & le tout ſera dépoſé au Greffe, Après cela les Interpretes convenus ou nommés, ſerment préalablement fait à la maniere accoutumée, s'ils ne ſont Interpretes jurés, prendront les pieces des mains du Greffier & lui en donneront leur récépiſſé, par lequel ils ſe ſoumettront de les rapporter avec leurs traductions dans le temps qui leur aura été preſcrit par le Jugement qui aura ordonné les traductions; ou s'il n'y a pas eu de délai marqué, lorſqu'ils en ſeront requis & ſommés, ou dans celui qui leur ſera fixé par le Juge. Du reſte, quoique l'article n'en diſe rien, ſi les Interpretes ne ſont pas jurés, leur traduction ſera ſujette à affirmation, dont il ſera également dreſſé procès-verbal; mais s'ils ſont Interpretes jurés, leur certificat au pied de chaque traduction vaudra affirmation.

Tout ceci, au ſurplus, n'eſt que pour le cas où les Parties refuſant de s'en rapporter à la traduction de l'interprete juré, demanderont, ou l'une d'elles, que la traduction ſoit faite dans toutes les regles; mais cela même ne peut ſe rencontrer que très-rarement: je n'en ai même pas vu d'exemple.

Cela ne regarde auſſi que le civil. S'il s'agiſſoit du criminel, il faudroit alors ſe conformer à l'Ordonnance du mois de Juillet 1737, concernant le faux & la reconnoiſſance des écritures.

En matiere de priſe tout eſt ſimple à ce ſujet. Le Juge fait le triage des pieces dont la traduction paroît néceſſaire ou utile; il les paraphe avec le Capitaine du vaiſſeau pris, & il en dreſſe un procès verbal. Il remet enſuite les pieces entre les mains de l'Interprete juré, s'il y en a, ſinon il nomme pour Interprete un homme qui entend la langue dans laquelle les pieces ſont écrites; & après avoir pris ſon ſerment, il le charge des pieces pour en faire la traduction. La traduction achevée, l'Interprete rapporte les pieces avec leur traduction qu'ils certifie & affirme dans un avenant mis au pied du procès-verbal.

Dans tous les cas de traduction, il eſt entendu que l'Interprete n'eſt pas le maître de la taxe de ſon ſalaire ou de la rétribution qui lui eſt dûe à ce ſujet: c'eſt au Juge à la fixer, & il n'eſt pas permis à l'Interprete de rien exiger ou recevoir au delà; ce ſeroit de ſa part une prévarication qui l'aſſujettiroit à une amende arbitraire; & s'il étoit Interprete juré, la récidive emporteroit la ſuſpenſe ou privation de ſon emploi.

ARTICLE VI.

POurront auſſi ſervir de Facteurs aux Marchands étrangers dans les affaires de leur commerce.

CE n'eſt là qu'une faculté accordée aux Interpretes, de ſervir de Facteurs ou Aides aux Marchands étrangers, qui parlent les langues pour leſquelles ils ſont inſtitués Interpretes ; & non-ſeulement en cela il ne leur eſt pas attribué un privilege excluſif, comme à l'égard des traductions & du droit de ſervir de Truchement ; mais même ils ne peuvent uſer de cette faculté au préjudice des Courtiers-Conducteurs, s'ils ne ſont en même temps nommés Courtiers par leur Commiſſion ; & cela quoique les Maîtres à qui ils ſerviroient de Facteurs ſeroient préſens pour agir par eux-mêmes avec leur aide, dans toutes les opérations relatives au courtage, comme il a été obſervé ci-deſſus : & c'eſt ainſi qu'il faut entendre l'article 14, ci-après, qui permet à tous Maîtres de navires & aux Marchands, qui voudront agir par eux-mêmes, de ſe paſſer d'Interpretes & de Courtiers.

ARTICLE VII.

AUcun ne pourra faire fonction de Courtier-conducteur de Maître de navire, qu'il n'ait été immatriculé au Greffe de l'Amirauté, ſur l'atteſtation que quatre notables Marchands du lieu donneront de ſa capacité & probité.

CEt article ne regarde que les Courtiers-conducteurs des Maîtres de navires ; mais ceux qui ſuivent leur ſont commun avec les Interpretes.

Il eſt intéreſſant pour l'ordre & le bien public, qu'il y ait des perſonnes prépoſées pour aider & diriger les Maîtres de navires, ſoit François ou étrangers, dans les affaires relatives à leur navigation & à leur commerce, lorſqu'ils ne ſeront pas en état ou d'humeur d'agir par eux-mêmes.

Delà il s'enſuit qu'il faut que ces perſonnes non-ſeulement ſoient connues publiquement pour être entendues dans ces ſortes d'opérations ; mais encore qu'elles ayent un caractere qui les autoriſe à s'en mêler, & qui leur donne créance dans le public.

Aux termes de cet article, il ſuffiroit, pour être reçu Courtier-conducteur, d'être immatriculé au Greffe de l'Amirauté, ſur une atteſtation de capacité & de probité donnée par quatre notables Marchands du lieu ; mais comme le même article n'a pas entendu priver M. l'Amiral de la faculté de commettre à ces places de Courtiers, faculté qui lui eſt acquiſe par le titre de ſa Charge, comme

étant une dépendance de son droit de Jurisdiction, & d'ailleurs le droit de nommer les Courtiers, étant une suite naturelle de celui de nommer les Interpretes, qui lui est formellement attribué & reconnu par l'article 4 du titre premier, ci-dessus. L'usage a toujours été, depuis cette Ordonnance comme auparavant, de ne recevoir personne à l'Amirauté, en qualité de Courtier-conducteur, qu'en vertu d'une commission de M. l'Amiral, sujette à enrégistrement, comme toutes les autres commissions; lequel enrégistrement ne se fait toutefois relativement à cet article que sur un certificat des quatre notables Marchands ou Négocians, portant attestation que l'Aspirant est d'une exacte probité & qu'il a la capacité & les qualités requises pour faire les fonctions de Courtier.

Du reste les Courtiers ne sont admis, comme les Interpretes, qu'à la charge de prêter serment de remplir fidelement leurs fonctions, & tous devant être Catholiques, suivant la lettre de M. de Pontchartrain, ci-dessus citée, parce que ce sont là des fonctions publiques, on n'en reçoit point d'autres pour les Maîtres ou Capitaines François, ni mêmes pour les navires étrangers, à moins que dans le nombre des Courtiers en exercice, il n'y en ait aucun qui sache parler les langues étrangeres; auquel cas, lorsqu'il y a nécessité de prendre pour Interpretes des gens d'une autre Religion que la Catholique, la faculté de faire le courtage leur est accordée en même-temps pour les Maîtres qui parlent les langues à l'occasion desquelles ils sont nommés Interpretes.

Par une police particuliere, qui concilie les intérêts des Courtiers avec ceux du Public, on veille dans le port où le nombre des Courtiers n'est pas réglé, à ce qu'il n'en soit point établi au delà du nombre nécessaire pour le service du commerce. On a observé même de leur faire faire bourse commune, autant que cela est possible, & d'avoir un bureau sur le port, où l'on puisse trouver en tout temps quelqu'un d'eux. Par là le service se fait exactement & sans délai, tandis que les Courtiers retirent de leur emploi des émolumens qui leurs procurent une honnête subsistance. Cela sert à les entretenir dans des sentimens d'honneur & de probité, propre à servir d'exemple & d'instruction à ceux qui aspirent à les remplacer dans la suite.

Ce seroit nécessairement toute autre chose, s'il étoit permis à quiconque de faire les fonctions de Courtier-conducteur; c'est pour cela aussi que notre article en exclud tous ceux qui ne sont pas reçus en cette qualité à l'Amirauté.

Ce n'est pourtant pas une loi nouvelle qui a portée en cela même, puisque tant par Ordonnance du 24 Janvier 1662, que par Arrêts du Conseil des 10 Février & 7 Mars de la même année, il avoit déjà été fait défenses sur peine même de 500 livres d'amende, à tous Maîtres de navires de se servir d'autres Courtiers que des Courtiers jurés; c'est-à-dire, que de ceux qui étoient immatriculés à l'Amirauté. Le dernier de ces Arrêts défend même aux Commis des Fermes de recevoir aucunes déclarations des Maîtres ou Capitaines, s'ils sont assistés d'autres Conducteurs, ou plutôt s'ils ne sont accompagnés des Courtiers jurés.

Ces Courtiers ayant donc un privilege exclusif; si quelqu'un entreprend sur leurs fonctions, ils sont fondés à se pourvoir en dommages & intérêts, & pour faire prononcer des défenses avec amende, tant contre le Capitaine que contre celui qui lui aura servi de Conducteur.

A

A l'égard de ce dernier, cela est évident puisqu'il trouble les Courtiers dans leurs fonctions, & que ceux-ci ont intérêt de s'y faire maintenir. Et pour ce qui est du Maître ou Capitaine, cela n'est pas moins sûr, nonobstant la disposition de l'article 14, ci-après, parce qu'autre chose est de se passer des Courtiers jurés, & autre chose est de prendre ailleurs un Courtier. Alors ce n'est pas agir par soi-même, & cependant ce n'est que dans ce cas qu'on est dispensé de se servir des Courtiers jurés. Après tout, ce n'est pas le Capitaine qui a le plus de tort dans ces occasions, c'est celui qui lui prête un ministere qui lui est défendu d'exercer; aussi l'usage est-il de n'attaquer que ce dernier, en laissant le Maître ou Capitaine à l'écart.

Ces sortes de discussions ne sont pas rares, sur-tout lorsque le Maître étranger ou François, est adressé à un Commissionnaire, ou que quelque Marchand du lieu a des marchandises chargées pour son compte dans le navire. Dans l'un ou l'autre cas le Commissionnaire ou le Marchand, se croit en droit de faire la déclaration pour le Capitaine en même-temps qu'il fait la sienne pour ce qui le concerne; mais ce prétendu droit de concomitance, n'a jamais été goûté, & dans toutes les occasions les Courtiers jurés ont perpétuellement été maintenus dans leur privilege. Entr'autres préjugés, il suffira d'indiquer celui du sieur Chabot, fils ainé. Par Jugement de l'Amirauté de cette Ville, du 7 Juin 1738, sur les conclusions des Courtiers, il lui fut fait défenses, & à tous autres, d'entreprendre à l'avenir sur leurs fonctions, pour les Déclarations des Capitaines ou Maîtres, tant au Greffe de l'Amirauté qu'au Bureau des Fermes, ou de toutes autres manieres, à peine de tous dépens, dommages & intérêts. Le sieur Chabot ayant interjetté appel de ce Jugement, il fut confirmé à la Table de Marbre, par autre du 22 Décembre de la même année, duquel ayant encore déclaré appel au Parlement, par Arrêt du 15 Mars 1740, il fut débouté de son appel, avec amende & dépens, & ordonné que l'un & l'autre Jugemens seroient exécutés selon leurs formes & teneurs.

Depuis ce temps-là, des Marchands ayant encore entrepris, en différentes occasions, sur les fonctions des Courtiers, ceux-ci y ont été maintenus tout de même, autant de fois qu'ils se sont pourvus en Justice, & notamment par Jugemens des 13 Août & 20 Décembre 1755, dont il n'y a point eu appel.

Ceci reviendra encore sur l'article 14, où sera réfutée une autre exception fondée sur les Traités d'Utrech & autres.

Le Commentateur a raison d'appliquer aux Courtiers d'Amirauté, la disposition de l'article 3 du titre 2 de l'Ordonnance de 1673, & en effet tous ceux qui ayant obtenu des lettres de répit ont passé quelque concordat avec leurs Créanciers, sans les avoir satisfaits en entier, se sont présentés pour être reçus Courtiers-Conducteurs, ont constamment été refusés. Pour remplir des fonctions publiques, ou des emplois de confiance, il faut des gens à couvert de tous reproches.



ARTICLE VIII.

LEs Interpretes & Courtiers auront un Regiſtre coté & paraphé en tous les feuillets par le Lieutenant de l'Amirauté, dans lequel ils écriront les noms des Maîtres & des navires pour leſquels ils ſeront employés ; le jour de leur arrivée, le port & la cargaiſon des vaiſſeaux, avec l'état des droits & avaries qui auront été payés, & des ſalaires qu'ils auront reçus, à peine d'interdiction ; & ſera le tout arrêté & ſigné ſur le Regiſtre par les Maîtres

IL n'y a pas la même comparaiſon à faire entre les Agens ou Courtiers de Change & les Courtiers de l'Amirauté, par rapport à la tenue des livres & regiſtres. Les premiers ſont chargés de preſque toutes les négociations de papier qui ſe font dans les places de commerce ; & ſouvent il eſt d'une extrême importance, même après pluſieurs années, de ſavoir comment certaines négociations ont été faites. Le Public a donc un intérêt ſenſible à ce que les Agens & Courtiers de Change tiennent exactement des regiſtres pour y inſcrire leurs négociations ſuivant l'obligation qui leur eſt impoſée par les articles 2 & 4 de l'Ordonnance de 1673, puiſque ce n'eſt que par eux que les doutes peuvent être levés ſur la réalité & la ſincérité des négociations que les circonſtances ou la malignité peuvent faire regarder comme ſuſpectes.

Le Regiſtre, au contraire, que doivent tenir, aux termes de cet article, les Interpretes & Courtiers de l'Amirauté, n'intéreſſe point le Public ; il ne peut ſervir qu'à eux-mêmes pour juſtifier leur conduite avec les Maîtres de navires qu'ils ont employés.

Afin qu'il pût être utile au Public, il faudroit que ce fût là que l'on dût chercher les preuves de l'arrivée des navires dans le port, & de leur ſortie ; du nom de chaque Maître, du port de ſon bâtiment, de ſa cargaiſon, des droits payés, &c. Et c'eſt tant du Greffe de l'Amirauté que du Bureau des Fermes que doivent partir ces preuves ; on n'en reconnoît point d'autres.

Cependant nos Interpretes & Courtiers tiennent effectivement un regiſtre conformément à cet article, & comme ils ſont ici bourſe commune, l'utilité qui en réſulte eſt qu'il ſert à régler leurs comptes entre-eux pour le partage de leurs droits.



ARTICLE IX.

FAiſons défenſes aux Interpretes & Courtiers d'employer dans leurs états autres ni plus grands droits que ceux qu'ils auront effectivement payés, & de faire payer ou ſouffrir être payé par les Maîtres qu'ils conduiront, autre choſe que les droits légitimement dûs, même ſous prétexte de gratification, à peine de reſtitution & d'amende arbitraire.

LA ſeule obſervation qu'il y ait à faire ſur cet article regarde la défenſe faite, tant aux Courtiers qu'aux Interpretes, de ſouffrir qu'il leur ſoit payé, par les Maîtres de navires, rien au delà de ce qui leur eſt dû légitimement pour leurs droits, quelqu'offre qui leur ſoit faite d'un excédant, par gratification ou reconnoiſſance.

C'eſt aſſurément mettre leur probité à une trop rude épreuve. Qu'il ne leur ſoit pas permis de ménager une gratification, & de la ſtipuler avec les Maîtres de navires, ſous prétexte d'une plus prompte expédition, & que ſans cela ils les ſerviroient nonchalamment; cela eſt de toute évidence, puiſqu'alors ils prévariqueroient dans leur miniſtere qu'ils doivent remplir avec zele & fidélité. Mais il eſt des ſoins & des attentions extraordinaires qu'on ne peut exiger d'eux; & ſi par là, ſans aucune convention, ſans autre titre en un mot que la reconnoiſſance des Maîtres qu'ils ont ainſi obligés, ceux-ci leur offrant, de leur plein gré, une petite gratification, peuvent-ils la recevoir ſans ſe rendre coupables tout de même de prévarication.

Le motif de la loi eſt juſte, tant la cupidité eſt ingénieuſe à ſe procurer des profits illégitimes; mais dans l'application il eſt juſte auſſi d'avoir égard aux circonſtances. Or, tout Maître qui ayant fait une gratification à ſon Courtier, ne ſe plaint pas qu'elle lui ait été en quelque ſorte arrachée, diſculpe le Courtier qui l'a reçue; & ce ne ſeroit qu'en cas de plainte du Maître que l'on pourroit condamner le Courtier à la reſtitution & à une amende arbitraire; mais auſſi alors ils n'éviteroient pas cette humiliation & cette peine, quelqu'offre qu'il fît d'affirmer par ſerment d'avoir reçu la gratification ſans l'avoir exigée; le ſeul fait dépoſeroit contre lui.

Quant aux droits, ceux des Interpretes ne pouvant être fixés, puiſqu'ils dépendent de la nature de leur travail, qui eſt plus ou moins long, ſuivant le volume des pieces à traduire; c'eſt au Juge à leur taxer chaque fois leur ſalaire; & ils ſeroient puniſſables s'ils exigeoient rien de plus.

A l'égard des droits de Courtiers, ils ſont réglés par un tarif, ſuivant le port des vaiſſeaux, avec la différence qu'il y eſt marquée, & quoiqu'il y ait des navires d'un même port qui donnent beaucoup plus de peine que d'autres, il n'eſt pas permis aux Courtiers de rien demander au-deſſus de la taxe, ſans quoi elle deviendroit arbitraire.

ARTICLE X.

SEront tenus de fournir pour les Maîtres qui les employeront les déclarations néceſſaires aux Greffes & Bureaux établis pour les recevoir, à peine de répondre en leur nom des condamnations qui interviendront contre les Maîtres, faute d'y avoir ſatisfait.

POur l'exécution de cette article, où ſont tracés les devoirs des Courtiers envers les Maîtres qui les employent, il faut que ces Maîtres leur mettent en main, à leur arrivée, leurs charte-parties, lettres de mer, connoiſſemens, factures de cargaiſon & autres pieces néceſſaires pour dreſſer leurs déclarations au vrai, ſuivant la déciſion de l'Arrêt du Conſeil du 7 Mars 1662.

Cela fait, c'eſt au Courtier choiſi par le Maître, à faire avec lui ou pour lui, car cela eſt égal, les déclarations néceſſaires tant au Greffe de l'Amirauté qu'au Bureau des Fermes du Roi, & cela dans le temps & avec les formalités qui ſont d'ordonnance ou d'uſage, ſur peine de répondre en ſon nom propre & privé des contraventions qui pourroient être imputées au Maître, & de le garantir des condamnations qui pourroient intervenir contre lui à ce ſujet.

Rien n'eſt plus juſte puiſque les Courtiers ſont établis expreſſément pour guider & ſervir les Maîtres de navires dans toutes les opérations qui dépendent de leur navigation & de leur commerce, & que ce n'eſt qu'à ce titre, & ſous ces conditions, qu'il leur a été attribué des droits.

Par une ſuite naturelle, mais non néceſſaire de leur emploi, ils travaillent auſſi à procurer aux Maîtres la vente de leur cargaiſon, l'achat des marchandiſes dont ils ont beſoin, un fret pour leur retour; à l'effet de quoi ils dreſſent & ouvrent les charte-parties. En un mot il eſt d'uſage qu'ils les aident dans leur commerce en tout ce qui dépend d'eux; mais ils ſont déchargés de ces ſoins extraordinaires, lorſque les Maîtres, comme il arrive le plus ſouvent, ſont adreſſés à des Commiſſionnaires. C'eſt préciſément lorſque les Courtiers rendent ces ſervices, en quelque ſorte de ſurérogation, que les Maîtres leur donnent quelques légeres marques de reconnoiſſance; à quoi il n'y a rien à dire ſi cela ſe fait avec une pleine liberté.

ARTICLE XI.

FAiſons en outre défenſes à peine de 30 liv. d'amende aux Courtiers & Interpretes d'aller au-devant des vaiſſeaux, ſoit aux rades ſoit dans les canaux ou rivieres navigables pour s'attirer les Maîtres, Capitaines ou Marchands, qui pourront choiſir ceux que bon leur ſemblera.

PAreilles défenſes ſont faites, & ſur peine d'une amende de trente livres, tout de même que l'article 10, titre 3, livre 4, ci-après, aux Pilotes lamaneurs ou locmans, d'aller au-devant des navires & d'y monter contre le gré

des Maîtres pour ne pas laiſſer la liberté qu'ils ont de choiſir parmi les lamaneurs comme dans le nombre des Courtiers, ceux que bon leur ſemble.

Mais à ce motif de laiſſer aux Maîtres de navires la liberté du choix, ſe joint une raiſon de Police qui exige que l'ordre ſoit maintenu entre les Courtiers auſſi-bien qu'entre les locmans, pour empêcher que les uns n'entreprennent ſur le ſervice des autres, & que par ſoupleſſe ou par inſinuation ils ne *s'attirent les Maîtres, Capitaines ou Marchands*, comme notre article s'en exprime.

Il s'en trouve néanmoins qui ſans aller au-devant des navires, ont l'adreſſe de ſe faire donner la préférence, ſoit par les Maîtres de navires accoutumés à ſe ſervir d'eux qui leur en adreſſent d'autres, ſoit par les relations qu'ils ſavent ſe procurer par ailleurs; d'où naiſſent des jalouſies, des diſcuſſions & des inimitiés, qu'on ne vient à bout de faire ceſſer, qu'autant que l'on peut les engager, à faire bourſe commune; mais ces ſociétés ne durent pas toujours & c'eſt ſouvent à recommencer.

ARTICLE XII.

FEront réſidence dans les lieux de leur établiſſement, à peine de privation de leur commiſſion.

L'Exercice d'un pareil emploi exige néceſſairement réſidence dans le lieu de l'établiſſement, & s'il en étoit autrement, les Capitaines & autres qui auroient beſoin du miniſtere des Interpretes & des Courtiers, ne pourroient ſe procurer leurs ſecours, ni à temps, ni ſans une augmentation de dépenſe.

Dans la navigation & le commerce maritime, il eſt des momens précieux où il faut preſſer les opérations qui exigent l'aſſiſtance des Interpretes ou des Courtiers. Il eſt donc extrêmement intéreſſant que leur ſecours puiſſe être réclamé avec ſuccès à chaque inſtant, d'où ſuit la néceſſité de leur réſidence.

L'article dit: *à peine de privation de leur commiſſion*, ce qui ſignifie que de plein droit, M. l'Amiral peut donner à un autre une nouvelle commiſſion pour remplacer l'abſent, ſans qu'il ſoit beſoin de lui enjoindre de réſider & de faire rendre contre lui un Jugement comminatoire; c'eſt-à-dire, qu'il lui ſoit fait injonction de réſider ſur peine de déchéance de ſa commiſſion: cela peut en effet faire d'autant moins de difficulté, que toutes les commiſſions de M. l'Amiral ſont révocables à volonté, toutes portant cette clauſe reſtrictive: *tant qu'il vous plaira.*

Si l'Interprete ou Courtier eſt en titre d'office au lieu d'exercer par commiſſion, il faudra alors pour le priver de ſon emploi, obſerver à ſon égard les formalités uſitées pour la deſtitution des Officiers munis de proviſion, ſon abſence ſeule n'étant pas capable d'opérer cet effet: ce qu'elle opérera ſeulement, & de même, ſi n'étant pourvu que par commiſſion, M. l'Amiral ne juge pas à propos de le révoquer, c'eſt tant que durera ſon abſence il ſera privé de ſon emploi; dans ce ſens qu'il ne ſera plus recevable à ſe prévaloir de ſon privilege excluſif, ni à ſe plaindre que d'autres, en faiſant ſes fonctions entre-

prennent sur ses droits ; par cette raison que devant faire son service dans le lieu de son établissement, il ne peut pas exiger qu'on aille le chercher ailleurs. Mais cette privation n'étant occasionnée que par le seul fait de son absence ; elle cessera par son retour dans le lieu de son établissement, de maniere qu'il rentrera de plein droit alors dans l'exercice de ses fonctions comme avant son absence.

ARTICLE XIII.

LEs Interpretes & Courtiers ne pourront faire *aucun négoce* pour leur compte, ni même acheter aucune chose *des maîtres qu'ils serviront* à peine de confiscation des marchandises & d'amende arbitraire.

IL en est de même des autres Courtiers & des Agens de Change par les articles 1 & 2, tit. 2. de l'Ordonnance de 1673. Les raisons de ces défenses déjà portées par l'Ordonnance de 1629, art. 416 relativement aux Ordonnances de Charles VII, du 19 Septembre 1439, & d'Henri III, au mois de Septembre 1576, se présentent d'elles-mêmes, & le Commentateur les a fort bien rendues d'après Bornier. Voyez, *infrà*, l'art. 68, titre des Assurances.

Cependant ces mots : *aucun négoce* ne doivent s'entendre que d'un négoce relatif à celui que font les Maîtres & Capitaines de navires, ou à l'occasion duquel ils puissent recevoir quelque préjudice, & nullement d'un commerce qui leur soit totalement étranger ou indifférent. Mais pour cela il faut que l'Interprete ou le Courtier n'achete ni ne revende aucunes marchandises de la qualité de celle dont les Maîtres & Marchands qui ont affaire à eux, puissent avoir besoin. Car la defense qui leur est faite par cet article, d'acheter aucune chose des Maîtres qu'ils servent, emporte nécessairement celle de leur vendre aussi aucune chose, la raison étant absolument la même ; c'est-à-dire, la crainte qu'ils n'abusent de la confiance des Maîtres & qu'ils ne les trompent en achetant d'eux à bas prix, & en leur vendant au contraire à un prix excessif, sur quoi il pourroit leur être également facile de leur en imposer

Il est pourtant vrai que ces sortes de surprises sont beaucoup moins à craindre aujourd'hui qu'autrefois, soit parce que le prix des marchandises est généralement assez connu, soit parce que les Maîtres de navires qui ne sont pas au fait du commerce du lieu, sont presque toujours adressés à des Commissionnaires. Malgré cela néanmoins il convient de tenir la main à l'exécution de notre article ; & s'il étoit avéré que, sous couleur d'un achat de marchandises qui paroîtroit faite d'une tierce personne, un Courtier eût vendu ses propres marchandises au Maître qui l'auroit employé, il n'est pas douteux que ces marchandises ne fussent sujettes à confiscation, & que le Courtier ne dût être condamné à une amende arbitraire, sans examiner la lésion que le Maître auroit souffert par-là, à moins que ce ne fût pour faire supporter au Courtier une amende plus considérable.

Des Maîtres qu'ils serviront Donc qu'ils peuvent acheter de ceux qu'ils ne servent pas ; à moins qu'ils ne fassent bourse commune, parce qu'alors tous sont censés servir à la fois, quoiqu'un seul paroisse servir tel & tel maître.

ARTICLE XIV.

LEs Maîtres & Marchands qui voudront agir par eux-mêmes, ne seront tenus de se servir d'Interpretes ni de Courtiers.

L'Interprétation & l'exécution de cet article n'auroient jamais fait naître de contestation, sans l'avidité ou la jalousie des Marchands Commissionnaires & autres ayant des relations avec des Maîtres de navires, qui, sous couleur de les servir utilement & de leur épargner quelques frais, ont cherché trop souvent à appliquer à leur profit les droits des Interpretes & des Courtiers, en entreprenant sur leurs fonctions. En effet, cet article ne permettant aux Maîtres de navires & aux Marchands, de se passer d'Interpretes & de Courtiers, qu'à condition d'agir par eux-mêmes, il est évident que ne pouvant ou ne voulant pas agir par eux-mêmes, ils sont obligés de se servir du ministere des Interpretes & Courtiers jurés, sauf à choisir entr'eux ceux que bon leur semblera, aux termes de l'article 11, sans pouvoir absolument en employer d'autres, puisque par les articles 1 & 7, nul ne peut en faire les fonctions qu'il n'ait été reçu à l'Amirauté en conséquence d'une commission de M. l'Amiral.

Il ne s'agit plus, après cela, que de savoir ce que c'est qu'agir par soi-même de la part d'un Maître de navire ou d'un Marchand. Or, on conçoit que ce n'est pas en assistant simplement aux opérations qui sont à faire pour les déclarations, tant au Greffe de l'Amirauté qu'au Bureau des Fermes; qu'il ne suffit pas, en mot, qu'il se présente en personne dans les endroits où doivent se traiter les affaires relatives à son voyage & à son commerce; mais qu'il faut qu'il fasse personnellement sans Truchement ni aucun autre Aide, tout ce qui est à faire à ce sujet.

Ainsi, si étant étranger, il ne sait pas parler la langue françoise, il n'est pas évidemment en état d'agir par lui-même, ayant nécessairement besoin d'Interprete pour lui servir de Truchement; & cet Interprete ne peut être autre que l'Interprete juré. Dans ce même cas il lui faut aussi un Courtier, & il ne peut le prendre ailleurs que dans le nombre des Courtiers jurés.

D'un autre côté, si, entendant la langue Françoise, il ne peut ou ne veut pas se charger des détails nécessaires pour ses déclarations & autres expéditions, ce n'est pas non-plus de sa part agir par lui-même; & alors encore il est obligé de se servir d'un Courtier juré, & nul autre ne peut être par lui choisi pour en faire les fonctions. Quoiqu'il assiste, lui, à toutes les opérations, il ne peut pas être censé agir par lui-même, dès qu'il a recours au ministere d'un tiers.

En cette partie, au reste, il n'y a point d'exception à faire en faveur des Commissionnaires auxquels les Maîtres de navires sont adressés, pour dire que ces Commissionnaires ont droit de les représenter, à l'effet que les déclarations qu'ils feront pour les Maîtres & les Marchands soient regardées comme si elles étoient faites par eux-mêmes. En matiere de privilege il ne se fait point

d'extenſion d'un cas à un autre, ni d'une perſonne à une autre. Or ce n'eſt que par privilege que les Maîtres & les Marchands peuvent ſe paſſer d'Interpretes & de Courtiers, en agiſſant par eux-mêmes; ils ne peuvent donc pas ſe faire repréſenter par qui que ce ſoit dans ces occaſions. D'ailleurs, & ceci ne ſouffre aucune réplique, c'eſt que ces repréſentans ſeroient ſans caractere comme n'étant pas reçus à l'Amirauté, & qu'ils entreprendront par-là ſur les fonctions des Interpretes & des Courtiers jurés.

Il n'y a pas non plus d'exception à faire pour le cas où les Commiſſionnaires auroient eux-mêmes des déclarations à faire perſonnellement, pour raiſon des marchandiſes qui leur ſeroient adreſſées ou qui ſeroient venues pour leur compte; tout leur droit ſe borneroit à agir par eux-mêmes pour les objets qui les concerneroient en particulier, & il ne leur ſeroit par moins défendu de mettre les Maîtres de navires en déclarations.

Tel eſt le ſens de notre article combiné avec le premier & avec le ſeptieme portant défenſes à quiconque de faire les fonctions d'Interprete ou de Courtier qu'il n'ait été reçu à l'Amirauté, & telle a toujours été auſſi la maniere de la pratiquer.

Cependant on a tenté plus d'une fois de l'éluder, ſur-tout depuis les Traités d'Utrecht & autres Traités de commerce conclus avec les Anglois, les Hollandois & d'autres Nations, ſous prétexte qu'il a été ſtipulé par ces Traités, & notamment par l'article 12 du Traité de commerce conclu à Utrecht avec l'Angleterre, le 11 Avril 1713, & qui a ſervi de baſe aux poſtérieurs, » Que les » Capitaines & Marchands pourroient dans tous les lieux de France, traiter » leurs affaires par eux-mêmes ou en charger qui bon leur ſembleroit, & » qu'ils ne ſeroient tenus de ſe ſervir d'aucun Interprete ou Facteur, ni de » leur payer aucun ſalaire, ſi ce n'eſt qu'ils vouluſſent s'en ſervir. »

On a prétendu que par-là il avoit été dérogé à la préſente Ordonnance, & que les Sujets des Puiſſances avec leſquelles ces Traités ont été faits, avoient acquis le droit de ſe paſſer abſolument d'Interpretes & de Courtiers, ſans être obligés d'agir par eux-mêmes, comme le veut cet article; de maniere qu'ils pouvoient faire faire leurs déclarations tant au Greffe de l'Amirauté qu'au bureau des Fermes, par qui ils jugeoient à propos.

Mais on ne prenoit pas garde, que ces Traités n'ont eu pour objet que les actes de commerce ordinaires ou extraordinaires, qu'il a paru juſte de laiſſer aux étrangers la liberté de faire dans le Royaume, ſoit par eux-mêmes, ſoit par perſonnes interpoſées à leur choix, ſans être obligés pour la vente de leurs marchandiſes ou pour l'achat de celles dont ils auroient beſoin, de ſe ſervir du miniſtere des Interpretes & des Courtiers jurés, afin de rendre leur condition égale en cette partie à celle des François. On ne prenoit pas garde, dis-je, que c'étoit à cela que ſe borneroient les Traités, ſans aucune influence ſur les actes judiciaires & authentiques, relatifs à la navigation & au commerce maritime, tels que ſont les rapports ou déclarations à faire au Greffe de l'Amirauté, au Bureau des Fermes & par-tout ailleurs, où il s'agit de prendre judiciairement les réponſes des Maîtres de navires ou des Marchands.

Et de cela il y a deux raiſons également ſenſibles & ſolides. La premiere eſt que, par aucun Traité, de quelque nature qu'il ſoit, les étrangers ne peuvent pas, en France, être de meilleure condition que les François. Or, lorſque les Maîtres

maîtres de navires François ne veulent pas agir par eux-mêmes aux termes de cet article, ils font obligés de fe fervir des courtiers jurés, fans pouvoir faire faire leurs déclarations par d'autres. Les étrangers ne peuvent donc pas en ufer d'une maniere différente, autrement ils feroient plus avantagés que les François, ce qui répugne.

La feconde raifon eft que s'agiffant ici d'actes judiciaires & authentiques, où la forme eft effentielle, avec affirmation par ferment; il faut néceffairement que ces déclaration & affirmations foient faites en perfonne par les maîtres de navires, & pour cela qu'ils fachent la langue Françoife; fans quoi ne pouvant fe faire entendre que par truchement, ils doivent indifpenfablement fe fervir des interpretes jurés, fans pouvoir être reçus à produire pour interprete & truchement qui ils jugeront à propos. Il ne feroit pas naturel en effet que les Officiers de l'Amirauté & autres, devant lefquels les déclarations doivent être faites, reconnuffent pour interpretes des gens fans caractere & qui n'ont pas ferment en Juftice; encore moins des gens produits par les parties intéreffées, par conféquent difpofés à favorifer & à déguifer la vérité dans les déclarations autant que cela pourroit leur convenir.

En un mot, ce n'eft que de la bouche des Officiers publics établis pour faire entendre ou pour faire les déclarations des Capitaines & des marchands, que l'on doit recevoir celles des étrangers qui ne favent pas le François, ou qui le fachant, ne peuvent ou ne veulent pas faire eux-mêmes leurs déclarations, attendu que s'il en étoit autrement rien ne feroit plus facile que d'en impofer dans ces déclarations.

Il n'eft donc pas vrai que par les traités dont il s'agit, la difpofition de notre article ait été abrogée en faveur des étrangers compris dans ces traités. Tout ce qui en réfulte, c'eft que ces étrangers peuvent commercer librement en France, acheter & vendre toutes marchandifes non prohibées comme les François; mais pour ce qui eft des déclarations à faire à l'Amirauté ou ailleurs en forme juridique & avec ferment, nul doute que le préfent article ne foit refté dans toute fa force, & qu'il ne doive être obfervé par ces mêmes étrangers, comme il l'eft par les François, lorfque comme eux ils ne peuvent ou ne veulent pas agir par eux-mêmes. C'eft auffi de cette maniere qu'on en a toujours ufé & que l'on en ufe encore actuellement à l'Amirauté. Les preuves en font rapportées fur l'art. 7 ci-deffus.

ARTICLE XV.

FAifons défenfes aux Courtiers & Interpretes de *mettre prix* aux marchandifes & denrées *qui arrivent au port de leur réfidence*, à peine de punition exemplaire.

LE motif de cet article eft le même que celui du 13e. portant pareillement défenfes aux interpretes & aux courtiers d'acheter aucune chofe des maîtres de navires qu'ils ferviront. C'eft la crainte des furprifes qu'ils pourroient faire par-là aux maîtres de navires & aux marchands.

Le danger seroit même beaucoup plus grand dans l'espece de cet article ; puisque par ce moyen ils se rendroient les maîtres du prix des marchandises & denrées, ce qui seroit de la derniere conséquence.

Qui arrivent au port de leur résidence. Il s'ensuit delà qu'ils le pourroient en d'autres ports ; mais de quel droit, si par Justice ils n'étoient nommés à cette fin comme experts ? Car ces mots, *mettre prix*, ne veulent pas dire simplement ici, offrir un prix des marchandises à vendre, laissant à quiconque la liberté d'enchérir; mais ils signifient précisément, fixe le prix auquel les marchandises & denrées pourront être vendues & distribuées au public. Or c'est ce que les courtiers ni aucuns marchands ne peuvent faire sans mission de la part du Juge de Police, à qui seul appartient le droit de taxer les denrées sujettes à la taxe.

Ainsi l'abus des contraventions à cet article, qui est applicable aux courtiers de toute espece, n'est à craindre que par des voies sourdes & détournées, si familieres aux gens à monopole, tels que sont presque tous les marchands de bled, nos courtiers & marchands acheteurs d'eaux-de-vie sur-tout, qui par un mystere jusqu'ici impénétrable, se sont mis en possession de faire hausser ou baisser à leur gré le prix de cette denrée, autrefois la principale ressource de cette province, & maintenant devenu la ruine des propriétaires de vignobles.

Je sais qu'on ne manque pas d'en chercher & en indiquer la cause ailleurs, mais ces monopoleurs trouvent trop leur compte dans cette variation continuelle du prix des eaux-de-vie, pour qu'on pût espérer qu'ils changeassent de conduite s'il arrivoit que l'introduction des eaux-devie étrangeres dans le royaume, fût enfin prohibée, ou qu'elle ne fût permise qu'à la charge du payement d'un droit considérable, comme la saine politique l'exige absolument. Cependant il en résulteroit du moins cet avantage, que cette liqueur n'étant plus en aussi grande abondance dans le royaume, on seroit forcé d'y mettre un prix moins disproportionné avec les dépenses inséparables de la culture des vignes.

Ce titre ne se trouve pas non plus dans l'Ordonnance de 1684, concernant la Bretagne, & l'on n'en voit du tout point la raison, car quoique le Gouverneur de Bretagne n'y étendit pas ses droits d'Amirauté, jusqu'à nommer ces interpretes & courtiers, rien n'empêchoit que leurs droits & leurs fonctions ne dussent être réglés par les dispositions contenues dans les différens articles de ce titre, comme cela s'est observé depuis que l'Amirauté de Bretagne a cessé d'être exercée séparément,





TITRE VIII.

Du Professeur d'Hydrographie.

L'Hydrographie est à la navigation, ce que la tactique & la chorographie sont à l'art militaire

Il faut connoitre les plages & les mers qu'on a à parcourir, pour arriver où l'on se propose d'aller ; il faut aussi manœuvrer avec intelligence pour éviter les dangers qui sont sur la route ; & c'est ce qu'apprend la science de l'hydrographie.

L'hydrographie est donc prise ici dans un sens plus étendu que n'indique son étymologie. Elle signifie dans l'esprit de notre Ordonnance, l'art de naviger par regles & par principes.

La navigation est très-ancienne ; mais comme jusqu'à la découverte de la boussole, & à l'estime ou approximation de la longitude, on ne perdoit presque jamais la terre de vue, l'art étoit renfermé dans un cercle fort étroit de connoissances relatives à cet objet ; il suffisoit d'être pratique des côtes que l'on avoit à ranger, de savoir les courans & les écueils des parages bornés que l'on fréquentoit, A cela se joignoit une manœuvre peu intelligente ; & c'étoit là toute la science de la navigation.

Pour se hazarder de voyager en pleine mer & d'aller à la découverte des pays dont on soupçonnoit l'existence, il fallut des hommes extraordinaires qui, à un courage intrépide joignissent des notions que la force de leur genie & la profondeur de leurs refléxions leur avoient rendu propres.

Ces notions leur parurent assez claires pour qu'ils crussent pouvoir s'y fier : mais en même-temps elles étoient trop peu débrouillées pour être apperçues par d'autres que par eux. Il n'y avoit donc que le temps qui pût accoutumer les esprits à des idées si nouvelles, & c'est ce qui retarda encore les progrès de la navigation.

La préventton se dissipa enfin, & peu à peu le hazard secondant l'intelligence, ce qui avoit paru d'abord impraticable & une entreprise chimérique, ne fut plus considéré que comme difficile & périlleux.

Delà par des succès plus rapides qu'on n'auroit osé l'espérer, la navigation prit des accroissemens qui inspirent à toutes les nations le desir de s'y exercer.

Les François ne furent pas les derniers à se distinguer par leur émulation

en ce genre, mais leur navigation dans les mers éloignées n'étoit encore que le partage du petit nombre ; & avec cela, dans ce petit nombre, la plupart se conduisoient plutôt par instinct & par audace, que par principes & avec méthode. En un mot la science de l'hydrographie étoit encore au berceau. Cependant il s'agissoit de la cultiver & de la perfectionner, pour assurer & multiplier la navigation.

On songea donc sérieusement à l'étudier & à la réduire en regles & en préceptes : mais trop vaste par le concours des autres sciences qui y sont analogues, pour être à portée de tous ceux qui voudroient s'y appliquer, il fallût la borner à des points fixes, qui, sans embrasser tout ce qu'il étoit utile d'apprendre, donnassent au moins ce qu'il étoit nécessaire de savoir : d'où s'ensuivirent enfin les écoles d'hydrographie, qui depuis ont formé tant d'habiles pilotes & de capitaines de navires d'une expérience consommée dans toutes les parties de la navigation maritime.

ARTICLE PREMIER.

VOulons que dans les villes maritimes les plus considérables de notre Royaume, il y ait des professeurs d'hydrographie, pour enseigner publiquement la navigation.

LOuis XIII. par son Ordonnance du mois de Janvier 1629, article 434, avoit déjà ordonné la même chose ; mais par une fatalité attachée à cette Ordonnance, quoique incomparablement plus belle que toutes celles qui avoient paru jusques-là ; & par la vaste érudition qui s'y fait remarquer dans la multitude de points de droit qui y sont résolus, & par la sagesse des Réglemens de police qu'elle renferme ; enfin par la profondeur des vues politiques qu'on y admire & qui depuis ont servi de guide pour une quantité d'utiles établissemens : par une fatalité, dis-je, attachée à cette Ordonnance respectable à tous égards, elle tomba avec le crédit du Chancelier qui l'avoit dressée. La disgrace de l'auteur entraîna celle de son ouvrage. On appella par dérision Code Micheau, une collection de loix qui faisoit tant d'honneur au chef de la Justice. C'est qu'il ne l'étoit plus, & que son successeur, qui n'avoit pas d'intérêt à le venger, ne pressa pas l'enrégistrement. Il fut donc refusé au Parlement de Paris, aussi-bien qu'en plusieurs autres ; & ceux qui enrégistrerent l'Ordonnance ne le firent qu'avec des modifications & des restrictions arbitraires : conduite dont Louis XIII & son Ministre ne daignerent pas s'appercevoir. Ils craignoient vraisemblablement d'autoriser une Ordonnance qui auroit pu faire un contraste avec la disgrace de son auteur.

Tel a été le sort de cette riche compilation de loix, qui, privée de l'autorité dont elle méritoit d'être revêtue, n'a conservé, à l'exemple des loix Romaines, que celle que donne la droite raison sur des cœurs amis de la vérité & de la Justice.

Il n'est pas étonnant après cela, quelque utile que fût l'établissement d'une école d'hydrographie dans chaque port considérable du Royaume, qu'il ait

fallu une nouvelle Ordonnance pour le faire exécuter. Ce qui surprend seulement, c'est que ce projet important n'ait pas été repris avant la présente Ordonnance.

Mais si son exécution a été différée si long-temps, elle n'en a été dans la suite, que plus rapide & plus constante. En effet les écoles d'hydrographie furent formées par-tout où il convenoit, presque aussi-tôt après notre Ordonnance, & elles ont été depuis toujours régulierement entretenues, non seulement dans les ports de marine royale, mais encore dans ceux de commerce.

A l'égard de ceux-ci, ce qui n'y a pas peu contribué, c'est l'arrangement suivant lequel, les deniers d'octroits des villes maritimes, ont été affectés au payement des appointemens des professeurs d'hydrographie ; arrangement dont l'avantage s'est fait plus ou moins sentir suivant que les officiers municipaux, ont été plus ou moins attentifs à chercher les moyens, ou en état de procurer une instruction toute gratuite à ceux qui se destinent à la science de la navigation.

On conçoit en effet que l'instruction gratuite est la voie la plus sûre, pour attirer des éleves & soutenir leur ardeur.

L'école d'hydrographie, n'a été qu'un peu tard, solidement formée à la Rochelle, parce que le Corps-de-Ville, supprimé en 1628, n'y fut rétabli qu'en 1694, & que long-temps encore après son rétablissement, ses revenus suffisoient à peine au payement de ses charges ordinaires & indispensables.

La ville devenue presque en même-temps place de guerre, chargée par conséquent d'un état major & du logement des troupes; il fallut songer à bâtir des casernes & à faire des fonds pour subvenir aux autres dépenses qu'exige nécessairement l'entretien d'une garnison. Ce n'étoit donc pas le temps de s'occuper du soin de gager un professeur d'hydrographie, ni de procurer au public d'autres avantages à peu près semblables.

D'ailleurs le voisinage de Rochefort, où depuis bien des années le Roi avoit déjà établi une école d'hydrographie, rendoit encore moins pressant l'établissement d'une pareille école à la Rochelle.

Cependant comme la navigation au long cours & le commerce maritime de cette ville, prenoient chaque jour, de nouveaux accroissemens, le pilotage y fut enseigné avant même le rétablissement du Corps-de-Ville.

Ce ne fut qu'en 1707, que la ville se trouva en état de payer des gages au professeur. Elle lui accorda alors 500 livres d'appointemens, à condition d'instruire gratuitement au pilotage, huit jeunes gens qui seroient nommés chaque année par les Maire & Echevins.

Les choses resterent sur ce pied là jusqu'à l'année 1732, que par Arrêt du Conseil du 18 Octobre, confirmatif d'un traité conclu entre le Corps-de-Ville & les PP. Jesuites, l'école d'hydrographie fut réunie au collége, à la charge par les Jesuites de fournir l'instruction gratuite à tous ceux qui se présenteroient indistinctement pour apprendre l'hydrographie, sans autre retribution que la pension de 500. liv. qui étoit payée à l'ancien professeur.

Les motifs de cette réunion sont indifférens au sujet ; il suffit d'observer, qu'au commencement de l'année 1757, un nouveau professeur nommé par son Provinciale, s'étant présenté pour se faire recevoir en cette qualité, les

Officiers de l'Amirauté, toujours attentifs à la conservation des droits & des prérogatives de M. l'Amiral, jugerent à propos de surseoir, jusqu'à ce qu'ils eussent reçu à ce sujet les ordres de S. A. S.

Ce qui les engagea à prendre ce partie, c'est qu'il leur parut que cette réunion n'avoit pu se faire au préjudice du droit de M. l'Amiral, sans son consentement ou sa participation.

Il est vrai que notre Ordonnance ni aucune autre loi antérieure ou postérieure, n'a pas attribué formellement à l'Amiral la faculté de nommer le professeur d'hydrographie; mais il suffit que ce soit un emploi relatif à la navigation, au commerce & à la police maritime, pour que le droit d'y commettre soit regardé comme lui étant dévolue essentiellement par le titre de sa charge; & aussi efficacement que s'il étoit expressément compris dans l'énumération des autres places sujettes à sa nomination. La raison en effet est la même, & l'on ne sauroit en assigner aucune différence, capable de former une exception par rapport à l'emploi d'hydrographie.

Si pour juger du droit de nomination de M. l'Amiral aux places qui ont du rapport à l'Amirauté, il falloit ne faire attention qu'à notre Ordonnance, il s'ensuivroit qu'il ne pourroit donner des commissions qu'aux interpretes, & aux maîtres de quai, & aux personnes chargées de veiller au lestage & délestage des navires; & à l'entretien des feux, tonnes & balises.

Il est constant néanmoins qu'il nomme les jaugeurs & les courtiers conducteurs des maîtres de navires, comme les interpretes. Il est certain tout de même que c'est de lui que tiennent leurs commissions, les deux chirurgiens & les deux apothicaires jurés, établis en chaque Amirauté pour la réception des chirurgiens qui servent sur les vaisseaux marchands, & pour la visite des coffres de remedes & instrumens de chirurgie qu'on embarque sur les mêmes vaisseaux. Il nomme pareillement les chirurgiens qui doivent visiter les navires suspects de contagion.

De ce que l'Ordonnance ne lui attribue pas spécialement la faculté d'instituer le professeur d'hydrographie, on ne peut donc pas conclure qu'il n'a pas droit de le nommer, puisque le même silence de l'Ordonnance, n'empêche pas qu'il ne nomme les courtiers, les jaugeurs, les apothicaires & les chirurgiens jurés de l'Amirauté.

Pour tout dire en un mot; il n'y a que les places de Consul & de Chancelier de la nation Françoise dans les pays étrangers, auxquelles M. l'Amiral n'a pas droit de nommer, & cela uniquement parce que le Roi s'en est formellement réservé la nomination.

L'instruction du professeur d'hydrographie appartient donc essentiellement à M. l'Amiral par le titre de sa charge, de même que la nomination à tous les autres emplois relatifs à la navigation marchande & à la police maritime. Aussi est-il cerain que S. A. S. est en possession actuellement & depuis longtemps, de pourvoir aux places d'hydrographie qui viennent à vacquer, dans tous les ports, autres que ceux de marine royale; & cela aussi-bien dans les lieux où les villes & communautés payent les gages ou appointemens de l'hydrographie, qu'ailleurs.

Il n'y a eu d'exception absolument que pour quelques villes, où comme à

la Rochelle, la classe d'hydrographie a été réunie à des Colleges. Mais on comprend que ces réunions, ayant été faites sans son aveu, elles n'ont pu lui faire perdre son droit.

Aussi S. A. S. s'est-elle déterminée sans hésiter, à se pourvoir pour faire révoquer ces réunions ; cependant, comme en attendant la décision qui doit intervenir pour le rétablissement de la regle & la conservation des droits de M. l'Amiral, le public auroit trop souffert d'une plus longue interruption de l'enseignement du pilotage à la Rochelle, S. A. S. a bien voulu permettre au professeur actuel nommé par son provincial, d'exercer par *interim* & jusqu'à nouvel ordre.

La preuve du droit de M. l'Amiral en cette partie, se tire encore de l'article 8 du présent titre, & cela par un argument qui paroît invincible. En effet si l'hydrographe ne peut *s'absenter sans le congé de l'Amiral*, il est évident qu'il ne peut entrer en exercice que sur sa nomination ou de son agrément.

ARTICLE II.

LEs Professeurs d'hydrographie sauront dessiner & l'enseigneront à leurs écoliers, pour les rendres capables de figurer *les ports*, *côtes*, *montagnes*, *arbres*, *tours & autres choses servant de marques aux havres & rades*, & de faire les cartes des terres qu'ils découvriront.

QUe les professeurs d'hydrographie sachent le dessein & tout ce qui appartient à la science de la navigation, cela est dans la regle, sur-tout dans les écoles royales établies pour la marine militaire, où les exercices ne regardent pas seulement les éleves ; mais encore s'étendent à ceux qui ont déjà acquis de l'experience, dans la vue de perfectionner leurs connoissances & leurs talens. Mais dans les écoles ordinaires d'hydrographie, avec un peu moins de science, on peut être un fort bon professeur, puisque les exercices communs s'y bornent à former des éleves capables de prendre hauteur en mer, d'estimer la route, de regler la manœuvre jusqu'à un certain point, suivant les divers circonstances qui peuvent se rencontrer, & par-là de servir de pilotins ou aides-pilotes, en attendant que l'expérience, qui ne peut s'acquérir que par la pratique, en ait fait de véritables pilotes.

Le dessein entre autres connoissances, ne peut guere convenir qu'à ces génies heureux & privilégiés, tels qu'ils s'en trouve toujours dans chaque art, mais qui ne sont jamais en assez grand nombre pour que les leçons extraordinaires qui seroient à leur portée fissent le sujet d'un instruction commune & générale.

D'ailleurs les objets pour lesquels notre article recommande l'instruction du dessein ne pourroient être intéressans aujourd'hui qu'en cas de nouvelle découverte, & tout le monde n'est pas propre à en faire. L'honneur en est réservé à ces hommes de mer également habiles & audacieux, que les difficultés & les dangers aiguillonnent plutôt qu'ils ne les rebutent ; & ceux-là

ne forment point de telles entreprises qu'ils ne sachent beaucoup plus que le dessein outre la navigation.

Pour les autres, sans savoir dessiner ils apprendront aisément, avec le secours de nos cartes marines & de l'expérience, *les ports, côtes, montagnes, arbres, tours & autres choses servant de marques aux havres & rades;* & au moyen de ces mêmes cartes il seront à couvert de la tentation d'en faire de nouvelles. Tout ce qu'ils peuvent espérer, c'est de faire quelques observations propres à les rectifier ou perfectionner, si leurs observations se trouvent justes.

ARTICLE III.

TIendront quatre jours au moins *de chaque semaine* leurs écoles ouvertes dans lesquelles ils auront des cartes, routiers, globes, spheres, boussoles, arbalêtes, astrolabes & les autres instrumens & livres nécessaires à leur art.

LEs instructions qui ne se suivent pas d'assez près & entre lesquelles on met trop d'intervalle, sont presque aussi inutiles que celles qui sont trop multipliées. Les traces des premiers s'efface aisément, par la légéreté de l'esprit qui s'évapore en courant aux objets frivoles faute d'application soutenue. Dans les autres, l'esprit fatigué se rebute, ou les idées n'ayant pas le temps de mûrir se brouillent & se confondent.

Pour prévenir ces inconvéniens, notre Ordonnance a pris un juste milieu, en fixant à quatre jours par semaine la tenue & l'ouverture des écoles. Elle ne dit pas soir & matin, d'où il s'ensuit qu'elle n'a entendu l'exiger qu'une fois le jour. Cela n'empêche pas néanmoins que les professeurs attentifs & zélés ne donnent des leçons surnuméraires, tant pour ceux des écoliers dont l'esprit tardif ne peut suivre les progrès des autres, que pour ceux qui, par les heureuses dispositions, laissent le gros de la classe trop en arriere. Ceux-là ont besoin d'être aidés dans leur marche, & ceux-ci méritent qu'on les soutienne dans l'élévation de leur vol.

Mais ce sont là des instructions de surérogation, d'autant plus dignes d'éloge, qn'on ne peut raisonnablement les exiger.

Il sembleroit résulter de ces mots, *chaque semaine*, que l'enseignement de l'hydrographie devroit être continu & sans aucunes vacances. L'usage est néanmoins dans les écoles où le professeur est gagé, usage approuvé par le Ministre de la marine, que le professeur puisse prende chaque année trois mois pour ses vacances. Si les professeurs sans gages en usent autrement, c'est que leur intérêt les y invite.

Un devoir essentielle, commun à tous les professeurs d'hydrographie, c'est d'avoir dans la classe les choses énoncés dans cet article, & généralement tous les instrumens & livres nécessaires à l'art de la navigation, d'expliquer à leurs éléves les propriétés & l'usage de chacune de ces choses; de leur montrer à s'en servir, à faire des regles qui menent à la sûreté de la navigation

gation, autant qu'elle peut dépendre de l'induſtrie de l'homme, à connoître tout ce qui appartient à la ſphere, les rumbs de vent, & la route qu'il faut tenir en conſéquence ; en un mot tout ce qui eſt néceſſaire pour former un bon pilote dès qu'il aura joint la pratique à la théorie ; car ſans la pratique, toute l'habileté d'un maître d'hydrographie feroit inutile ; & de même ſans théorie la pratique ne feroit jamais qu'un matelot, ou tout au plus un pilote-côtier.

On voit par-là que la ſcience d'hydrographie embraſſe bien des objets, & qu'elle eſt d'une extrême conſéquence pour la grande navigation.

Les fonctions du profeſſeur d'hydrographie ſont marquées un peu plus en détail dans l'Ordonnance du 15 Avril 1689 ; l'art. 3, tit. 1 du liv. 19 porte, qu'il diviſera ſes écoliers en différentes claſſes pour régler ſes leçons ſuivant leurs diſpoſitions & leur capacité : mais cela n'étant que de police arbitraire, on peut s'en écarter ſuivant les circonſtances. En tout cas cela ne peut être d'obligation que dans les écoles royales, à cauſe que l'article 4 veut que l'hydrographe, enſeigne aux commençans l'arithmétique, lorſqu'ils ne la ſavent pas, & les définitions des termes du pilotage : ce qui ne ſe pratiquent point dans les écoles ordinaires, où l'on n'admet que ceux qui ſont ſuffiſamment verſés dans l'arithmétique & qui ont appris les principales définitions des termes de la navigation ; à l'effet de quoi on leur donne à étudier des abrégés qui contiennent les élemens de la navigation.

L'avantage qui réſulte delà, c'eſt que le profeſſeur d'hydrographie, n'ayant au commencement de chaque cours, que des écoliers à peu près de la même volée, eſt en état de leur donner à tous des leçons plus longues & par conſéquent plus utiles que s'il étoit obligé de les diviſer en différentes claſſes. D'ailleurs entre pluſieurs rivaux qui courent la même carriere, l'émulation eſt bien plus capable d'opérer ſon effet. Enfin comme il a déjà été obſervé, les profeſſeurs attentifs ont ſoin de donner des leçons ſurnuméraires à ceux dont les progrès ſont plus tardifs.

L'art. 5 de la même Ordonnance de 1689, qui enjoint au profeſſeur d'hydrographie d'enſeigner à ſes écoliers, « l'abrégé de la ſphere, la nature & l'u-» ſage des différentes cartes, la diviſion des temps, le nombre d'or, le cycle » ſolaire, l'épacte, les courans & marées, l'uſage du compas, & les princi-» pes de la bouſſole, » n'a rien qui ne ſoit commun à tout profeſſeur de cette ſcience dans les écoles ordinaires, de même que ce qui eſt indiqué dans l'art. 6 concernant » les inſtrumens qui ſervent à obſerver les aſtres, & les moyens » de faire un bon eſtime, la dérive d'un navire, la variation de la bouſſole, » & la maniere de l'obſerver & la corriger.

Il en faut encore dire autant de l'art. 7 qui parle » du calcul des routes par » le quartier de réduction. » Tout cela & tout ce qui eſt acceſſoire eſt du devoir eſſentielle de chaque profeſſeur d'hydrographie ſans diſtinction. Mais ce qui eſt particulier aux profeſſeurs des écoles royales, c'eſt l'injonction qui leur eſt faite par le même art. 7 » de prendre une heure particuliere pour » apprendre aux Officiers, ou Garde-marines qui auront plus d'ardeur & de » diſpoſitions, la géométrie, les mathématiques & autres ſciences propres à » les rendre plus capable ».

Ce qu'il y a encore de particulier pour les écoles royales d'hydrographie,

c'est que les pilotes entretenus dans le port, sont obligés d'assister au nombre de deux, à toutes les leçons qui se donnent, tant pour en profiter que pour aider le professeur à enseigner les Officiers & Garde-marine, aussi-bien que pour faire faire les regles d'arithmétique aux écoliers les moins avancés, & leur apprendre à se servir des instrumens de leur profession. C'est ce qui est prescrit par l'art. 8 du titre déjà cité, & par l'art. 8 aussi, tit. 8 du liv. 12.

Il seroit à souhaiter que tout cela fût régulierement exécuté, de même que les art. 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, & 19 dudit tit. 1. liv. 19; tous articles pareillement relatifs à l'art de la navigation.

ARTICLE IV.

LES Directeurs des hôpitaux des villes où il y aura école d'hydrographie, seront tenus d'y envoyer étudier annuellement deux ou trois des enfans qui s'y trouveront renfermés, & de leur fournir les livres & instrumens nécessaires pour apprendre la navigation.

DANS le temps de cette Ordonnance, notre marine n'étoit pas à beaucoup près au point de perfection où le gouvernement se proposoit de la porter. On étoit tout occupé des moyens de parvenir à ce but; & entre ces moyens, celui de tirer des hôpitaux le plus grand nombre des jeunes garçons qu'il se pourroit, devoit paroître d'autant plus naturel, qu'il en résultoit en même temps l'avantage de procurer à ces maisons de charité, des facilités pour se débarasser des sujets dont elle pourroit être surchargées.

C'étoit donc là un double avantage pour l'Etat. On soulageoit les hôpitaux & l'on augmentoit par-là le nombre des sujets propre au service de la marine.

Tels ont été, dans le principe, les motifs de cet article, aussi-bien que de l'article. 6 tit. 1 & de l'article 4 tit. 9 du livre suivant, par rapport aux apprentifs charpentiers & aux mousses, avec cette différence néanmoins que ces deux autres articles sont purement en faveur des directeure des hôpitaux, avec pleine faculté d'en user ou de ne pas s'en prévaloir, & que pour l'école d'hydrographie, c'étoit tout-à-la-fois une grace, & une obligation imposée aux directeurs d'y envoyer chaque année deux ou trois enfans de leurs hôpitaux.

La raison de cette obligation étoit, comme il a été observé, le besoin qu'on avoit alors d'un plus grand nombre de gens qui se formassent à la science du pilotage, d'où dépend la sûreté de la navigation. Et comme ce besoin ne fut plus le même dans la suite, au moyen des enfans des navigateurs qui embrassoient à l'envi la profession de leurs peres, on négligea l'exécution rigoureuse de cet article, quoi qu'elle eût été recommandée de nouveau par l'article 21, titre 5, livre 8, de l'Ordonnance de 1689, aux Commissaires aux Classes, avec injonction de poursuivre pardevant les Officiers de l'Amirauté, les Directeurs qui manqueroient de s'y conformer. On négligea, dis-je, d'inquiéter sur ce sujet les Directeurs des hôpitaux, tandis qu'eux de leur côté, ne se mirent plus en peine de profiter du soulagement qu'on avoit voulu leur procurer par-là; peut-être parce que les

jeunes gens à qui ils avoient ainsi fait apprendre le pilotage, ne trouvoient pas aisément l'occasion de servir en qualité de pilote.

Cependant la loi subsistant toujours, on voulut il y a quelques années en reprendre l'exécution ; sur quoi M. le Comte de Maurepas, ayant été consulté, ce grand Ministre, dont l'affabilité se prêtoit avec une sorte de complaisance aux besoins de ceux qui avoient recours à ses lumieres, répondit par sa lettre du 14 Novembre 1734. « Que le motif de la loi avoit » cessé, parce qu'il y avoit actuellement dans la marine plus de pilotes qu'il » n'en falloit pour la navigation, & qu'il convenoit mieux que ceux qui » apprenoient le pilotage fussent des enfans des gens de mer que des sujets » tirés des hôpitaux. D'où ce sage Ministre concluoit, que si l'on entrepre- » noit d'obliger les Directeurs des hôpitaux à l'observation de cet article, » ce seroit les inquiéter pour une chose qui n'étoit plus nécessaire au bien » de l'état, & à l'avantage de la navigation ; & qu'ainsi il étoit plus ex- » pédient de leur laisser la faculté d'en user comme d'une grace simplement, » à l'exemple des privileges à eux accordées, au sujet des mousses & des » apprentifs charpentiers, que s'il n'en usoient pas, il falloit croire qu'ils » trouvoient à placer ailleurs les jeunes gens de leurs hôpitaux ; que par » ces considérations il convenoit de les laisser dans leur usage, d'autant » plutôt qu'on ne manquoit pas d'enfans de gens de mer qui s'appliquoient » aux différens métiers relatifs à la navigation, & que dans la concurrence, » il étoit naturel même de leur donner la préférence, soit par principe » d'équité en considération du service de leurs parens, soit parce qu'on » devoit les supposer plus propres à réussir dans un métier, où s'engageant » par inclination & par habitude dès l'enfance, ils avoient encore le secours » des instructions & des exemples de leurs peres ; au lieu que les autres jeunes » gens destinés peut-être contre leur gré au pilotage, n'y pourroient faire que » des progrès lents, & s'en dégoûteroient dès le premier ou le second voyage, » comme il étoit arrivé plus d'une fois. »

De cette décision respectable à tous égards, il s'ensuit que la disposition de cet article, n'est plus de rigueur aujourd'hui & qu'elle ne pourroit le redevenir dans la suite, qu'autant que la disette des pilotes engageroit le Roi à renouveller l'ordre de l'exécuter, ce qui heureusement ne paroît pas à craindre.

Mais si les Directeurs des hôpitaux ne peuvent plus être contraints d'envoyer chaque année à l'école du pilotage deux ou trois jeunes gens de leurs hôpitaux, ils n'ont pas moins la faculté d'y en envoyer ce nombre, même dans les écoles où l'instruction n'est pas gratuite, en remplissant les conditions prescrites par ce même article, qui sont de fournir à chacun de ces jeunes gens, les livres & les instrumens nécessaires pour apprendre la navigation ; car quoique, aux termes de l'art. précédent le professeur d'hydrographie doive avoir dans sa classe, tous les instrumens propres de l'art, les éleves ne sont pas moins obligés d'en avoir certains en leur particulier, tels que sont l'arbalête, le compas avec le quartier de réduction, & un recueil de cartes-marines, pour faire leurs opérations séparément, & les répéter hors de la classe, d'où les instrumens ne sortent point & où ils ne servent que pour l'instruction commune à tous.

ARTICLE V.

LES professeurs d'hydrographie examineront avec soin *les journaux de navigation déposés au Greffe de l'Amirauté*, du lieu de leur établissement, & les corrigeront en présence des pilotes qui auront erré dans leur route.

LES journaux de navigation déposés au Greffe de l'Amirauté. C'est le pilote qui est chargé de faire ce dépôt par l'article 5, titre 4 du livre suivant, & cela au retour de chacun de ses voyages de long cours, à peine de 50 livre d'amende : mais il y a long-temps que cette disposition n'est plus d'usage, comme il sera observé sur ledit article. Cela n'empêche pas néanmoins que les pilotes en général ne remettent leurs journaux aux professeurs d'hydrographie pour en faire l'examen ; au moyen de quoi l'objet du présent article se trouve rempli.

La raison pour laquelle il veut que les journaux de navigation soient examinés avec soin par les Professeurs d'hydrographie ; est pour vérifier si les pilotes n'ont point erré dans leur route, & au cas que cela soit arrivé, pour leur faire remarquer leurs erreurs & les corriger en leur présence.

Il y en a encore une autre raison, c'est pour savoir si dans le voyage, il n'a point été découvert quelque nouvelle vigie, ou autre chose digne de remarque, afin que le professeur d'hydrographie en informe le Ministre qui en fera l'usage que sa prudence lui suggerera pour la vérification du fait.

ARTICLE VI.

NE pourront retenir plus d'un mois les journaux qui leur seront communiqués par les Greffiers, auxquels nous enjoignons de le faire sans frais, à peine d'interdiction.

LE dépôt des journaux de navigation ne se faisant plus au Greffe de l'Amirauté, les Greffiers ne sont plus par conséquent dans le cas d'en refuser la communication, ou de ne la faire que moyennant rétribution. D'un autre côté le professeur d'hydrographie, n'étant pas en termes d'exiger à la rigueur, des pilotes, la communication de leurs journaux pour en faire l'examen ; il est de son intérêt de ne pas les garder trop long-temps, lorsque les pilotes veulent bien les lui remettre en main, de peur de les dégouter par ses délais & leur faire perdre l'habitude qu'ils ont encore de soumettre leurs opérations à sa censure. Il est pourtant vrai qu'il seroit aisé d'y remédier, en remettant en vigueur le précédent article.

On conçoit au reste, la raison pour laquelle l'Ordonnance veut que les

journaux ſoient rendus aux pilotes, après avoir été corrigés en leur préſence. C'eſt que ces journaux peuvent leur être utiles pour les guider en d'au tres opérations ſemblables qu'ils auront à faire, & qu'avec cela ils ſont des preuves de leur ſervice maritime.

ARTICLE VII.

DECLARONS les profeſſeurs d'hydrographie enſeignant actuellement, exempts de guet & garde, tutele & curatele & de toutes autres charges publiques.

CE que le Commentateur a obſervé ici touchant les privileges que les Romains avoient accordés aux gens de mer, il l'a tiré des notes de Cleirac ſur l'art. 49 de la juriſdiction de la marine; mais tout cela nous eſt indifférent, parce que nous ne reconnoiſſons d'exemptions ou franchiſes que celles qui ſont fondées ſur les Ordonnances, Edits & Déclarations de nos Rois.

Les gens de mer n'y ont pas été oubliés, non plus que ceux dont les fonctions ſont relatives au ſervice maritime. Et cela étoit juſte en effet, eu égard à l'importance des avantages qu'ils procurent à l'Etat.

Les privileges des matelots, terme générique, qui comprend tout navigateur, l'officier comme le ſubalterne, ſeront indiqués ſur le titre qui les regarde. Ceux des capitaines & ſoldats de la garde-côte, le ſeront auſſi ſur l'article 6, titre 5 du livre 4 ci-après.

Ici il s'agit des privileges du profeſſeur d'hydrographie. Ils ſont flatteurs & de la nature de ceux qui ont été attachés en divers temps à certaines charges de nouvelle création, dans la vue d'engager par cet attrait à les lever. Mais il y a cette différence entre les privileges anciens ou attribués par les Ordonnances, ceux dépendans des Offices créés dans les beſoins preſſans de l'Etat, que les premiers, toujours favorables comme juſtement mérités, ſont perpétuels & exempts de toute variation; au lieu que les autres, comme étant à charge au public, ſans aucune utilité qui en faſſe la compenſation, ſont ſujets à être ſupprimés dès que les beſoins qui leur ont donné l'exiſtence ont ceſſé. Il y en a un exemple mémorable dans l'Edit du mois d'Août 1715.

ARTICLE VIII.

LEUR faiſons défenſes de s'abſenter de lieux de leur établiſſement *ſans congé de l'Amiral, ou des Maires & Echevins qui les gageront, à peine de privation de leurs appointemens.*

IL en devoit être effectivement de l'école d'hydrographie, comme des autres écoles publiques, où l'inſtruction, telle qu'elle a été réglée dans le principe, ne ſauroit être interrompu, ſans troubler l'ordre & ſans manquer l'objet que l'on s'eſt propoſé en les établiſſant.

On conçoit d'ailleurs que le moindre relâchement dans ce genre tireroit à conséquence, & auroit nécessairement avec le temps, des suites fâcheuses, sur-tout dans les écoles gratuites.

Il étoit donc de la regle de défendre au professeur d'hydrographie de s'absenter du lieu de son établissement ; ce qui s'entend, non-seulement durant le cours des leçons d'hydrographie, mais encore après le cours de chaque année finie ; de maniere que quoiqu'il ne soit point obligé d'enseigner tous les mois de l'année, il n'y a pas néanmoins de vacances pour lui à l'effet de s'absenter ; & cela tant à cause de l'obligation qui lui est imposée par l'art. 5 ci-dessus d'examiner & vérifier les journaux des pilotes qui peuvent arriver de moment à autre ; que parce que c'est à lui à interroger & éprouver les pilotes & capitaines qui se présentent pour être reçus à l'Amirauté, conformément à l'article premier, titre premier, & à l'article premier aussi, titre 4 du livre suivant ; examen qui peut tout de même se trouver à faire en tout temps & qui, en certaines occasions ne sauroit être différé sans faire beaucoup de tort au récipiendaire.

Notre article dit, *sans congé de l'Amiral*, ce qu'il faut prendre à la lettre, si l'absence doit être un peu longue ; mais s'il n'est question que d'une absence de quelques jours, les Officiers de l'Amirauté, comme représentans en cette partie M. l'Amiral, peuvent en donner la permission, en observant néanmoins les regles de la prudence ; c'est-à-dire, de ne point accorder cette permission durant le cours de la classe, à moins en tout cas que le professeur d'hydrographie n'eût un suppléant à présenter, en état de le remplacer & de continuer les leçons avec fruit ; & hors du cours, qu'autant qu'il n'y auroit rien d'instant qui exigeât la présence du professeur.

L'article ajoute, *ou des Maire & Echevins qui les gageront*, sur quoi il est à observer.

1°. Que quoique la particule ou préposition *ou*, soit disjonctive de sa nature ; elle ne l'est pas néanmoins ici ; elle est au contraire conjonctive, & copulative ; de maniere que la permission des Maire & Echevins ne suffiroit pas sans celle de l'Amiral ou des Officiers de l'Amirauté, *& vice versâ.* La raison est que le professeur d'hydrographie dont les fonctions intéressent si fort le public, est comptable de sa conduite & aux Officiers de l'Amirauté, comme chargés de la police maritime, & aux Maire & Echevins qui le gagent, & qui par-là ont droit de veiller à ce que le service pour lequel ils payent ainsi des gages, soit fait exactement.

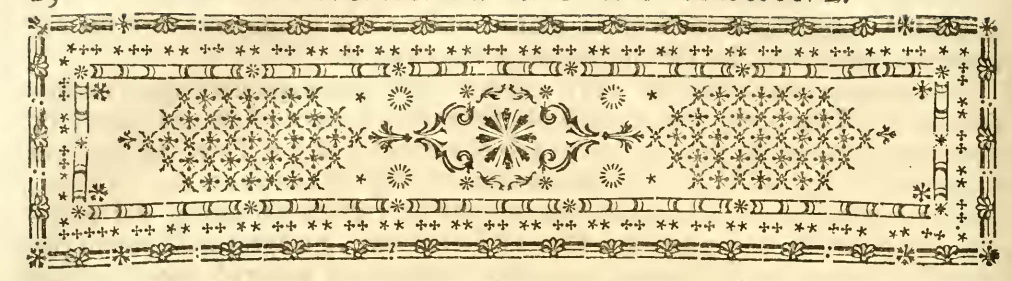
2°. Qu'il en est autrement, à l'égard des Maire & Echevins, si les appointemens du professeur d'hydrographie ne sont pas à leur charge, parce qu'alors ils n'ont plus un intérêt direct à la chose. C'est aussi ce qui résulte précisément de ces mots de notre article, *qui les gageront.* Si donc ils ne payoient pas les gages, il ne seroit plus question que de la permission de l'Amirauté.

Quant à la peine *de la privation des appointemens*, elle s'entend proportionnellement au temps de l'absence prise sans congé ou permission. Cependant une premiere absence ne feroit naturellement subir cette peine au professeur qu'autant qu'il en seroit résulté quelque inconvénient assez notable. Hors delà il en seroit quitte pour une monition ; mais en cas de récidive,

non-feulenment il encourreroit la peine; mais même il pourroit être mulcté d'amende & fuivant les circonftances, être révoqué.

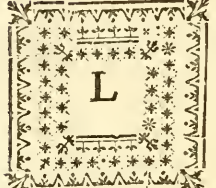
Son remplacement alors fe devroit faire de la même maniere que fon inftitution, qui de droit appartient à M. l'Amiral, à l'exclufion des Maire & Echevins, quoiqu'ils payent les gages comme il a été obfervé fur l'article premier ci-deffus. A l'égard des places d'hydrographie réunies à des colleges, le fujet nommé par fon fupérieur pour remplacer celui qui auroit été révoqué, ne pourroit non plus être admis à l'Amirauté, qu'après qu'il auroit obtenu l'agrément de M. l'Amiral, comme il a été auffi obfervé dans le même endroit.





TITRE IX.

Des Consuls de la nation Françoise dans les pays étrangers.



LES Romains n'avoient pas de Consuls de cette espece, parce qu'ils n'avoient aucun commerce réglé avec les nations étrangeres qu'ils appelloient barbares; ils ne traitoient avec elles que par des légats ou envoyés. De Cormis, tom. 2, pag. 1313. Targa, pag. 380. Dans le statut de Marseille, pag. 67, il y a un chapitre *de consulibus extrà Massiliam, constituendis.*

L'institution des Consuls en général a eu pour motif l'avantage, l'agrandissement, la sûreté & la police du commerce des nations les unes chez les autres.

On conçoit par-là que cette établissement n'appartient point au droit des gens, qu'il est du droit purement politique, & par conséquent qu'il dépend essentiellement des capitulations, des traités; en un mot des conventions particulieres arrêtées entre les Souverains, chacun d'eux étant fondé, à empêcher tout commerce étranger dans ses Etats ou à ne le permettre qu'à certaines conditions.

Et comme le droit de commercer librement dans un pays & celui d'y nommer des Consuls, sont deux choses très-différentes à causes des privileges attachés au Consulat; il s'ensuit que la faculté accordé à un Prince pour le négoce de ses sujets chez une nation étrangere, n'emporte nullement le pouvoir d'y établir des Consuls sans une convention particuliere.

Il y a plus, & malgré la concession de la faculté de nommer des Consuls, nul ne peut en exercer les fonctions sur la nomination de son Souverain, qu'il n'en ait obtenu la permission de celui du lieu de son établissement par des lettres, qu'on appelle *exequatur.* Il faut outre cela en France que le Consul étranger prenne l'attache de M. l'Amiral, & qu'il fasse enregistrer le tout au greffe de l'Amirauté; ce que l'on fait observer sans doute, par réciprocité, à nos Consuls dans les pays étrangers. V. *infrà* art. 3.

Les premiers Consuls ont été ceux du Levant & des côtes de Barbarie. Institués pour favoriser & protéger le commerce de France dans ces pays-là, les François ont été assez long-temps les seuls qui jouissoient de cette prérogative, & cependant l'établissement n'en est pas fort ancien, parce que le goût du commerce a été assez tardif en France.

Depuis

Depuis ce temps-là les Anglois, les Hollandois & quelques autres peuples ont obtenu aussi la faculté d'y commercer & d'y avoir des Consuls. Auparavant ils ne pouvoient apporter des marchandises que sous la banniere Françoise, & quelquefois encore depuis ont eu besoin de ce secours, suivant les circonstances, parce que nos capitulations avec le Grand-Seigneur n'ont jamais souffert ni variation ni atteinte.

Dans l'origine c'étoient les maîtres & patrons des vaisseaux qui choisissoient les Consuls. Ils les prenoient indifféremment dans le nombre des marchands établis dans chaque lieu où ils faisoient leur principal commerce, à condition par ces Consuls de les aider de leurs conseils & de leur crédit; de leur procurer la vente de leurs marchandises & l'achat de celles dont ils avoient besoin pour leur retour; de les défendre sur-tout des avanies qui pourroient leur être faites dans le pays; en un mot de les protéger en implorant pour eux l'autorité des Puissances contre toute oppression de la part, tant des étrangers que des naturels du pays, le tout moyennant une certaine rétribution.

On comprend que nommés de cette maniere, ces Consuls pouvoient être révoqués ou destitués par la même voie.

Mais cela même, fit que cet ordre ne subsista pas long-temps, les Consuls pour se maintenir dans leur poste, s'étant pourvus pardevers Sa Majesté. Depuis ce temps-là le Roi a toujours nommé à ces places & en a fait expédier les commissions par le Secrétaire d'Etat.

Ce qui surprend le plus à ce sujet, c'est qu'aussi-bien avant ce temps-là que depuis, des postes aussi importans fussent confiés non-seulement à des gens de métier, mais encore le plus souvent à des étrangers. D'où il arrivoit que le commerce des François manquoit d'une protection suffisante, ou parce que ces Consuls, pris parmi le bas peuple, étoient sans aucune considération auprès des puissances, de même que sans talens pour y suppléer par la force des raisons; ou parce qu'en qualité d'étrangers, ils ne s'intéressoient que médiocrement pour la nation Françoise, ne se servant guere de leur pouvoir que pour commettre impunément envers les négocians & les marchands François, des exactions & des concussions.

Ces désordres qui duroient encore du temps que M. le Duc de Vendôme exerçoit la charge de Grand-Maître & Sur-Intendant de la navigation & du commerce de France, donnerent lieu à former un projet tendant à ce qu'il plût au Roi, en retirant les commissions accordées à tous les Consuls, moyennant le remboursement de la finance payée par chacun d'eux, créer en titre d'office formé, l'état & office d'Intendant & Contrôleur général des Consulats, avec pouvoir & faculté à celui qui en seroit revêtu, de rembourser tous les Consuls alors en place, & d'y substituer des Gentilshommes ou autres personnes de condition honnête, tous sujets du Roi, & d'une capacité reconnue, dont l'exercice toutefois ne dureroit que trois ou cinq ans, sans préjudice du droit de les révoquer avant ce temps, en cas de malversation, & qu'ils n'auroient d'autres droits & émolumens que ceux qui étoient autorisés alors.

Ce projet étoit accompagné d'offres de payer annuellement au trésor royal une somme de 100000 liv. à commencer un an après le nouvel établissement.

Les avantages que l'on s'en promettoit étoient.

1°. Que les Consuls étant tous François, s'intéresseroient plus particuliere-

ment au bien & à l'avantage du commerce de France que des étrangers.

2°. Que n'étant plus de la lie du peuple comme auparavant, ils auroient & plus de lumieres pour faire valoir les droits des commerçans, & plus de crédit pour les appuyer auprès des puissances.

3°. Que tous les actes nécessaires seroient écrits en langue Françoise; ce qui feroit cesser les surprises & les infidélités qui étoient faites aux François, les actes étant écrits en langue étrangere.

4°. Que l'Intendant & Contrôleur-Général, veilleroit à ce que les Consuls n'exigeassent pas d'autres droits que ceux qui leur étoient légitimement acquis; bornes dans lesquelles il seroit d'autant plus facile de les contenir, que leur exercice étant limité à 3 ou 5 ans, & même pouvant finir par révocation avant ce temps-là, ils auroient intérêt de se comporter de maniere à mériter d'être continués dans leurs fonctions.

5°. Enfin que par ce nouvel arrangement, le Roi étant mieux instruit des opérations du commerce de ses sujets dans tous les pays de Consulat, seroit plus en état de remédier aux abus qui pourroient s'y glisser, & aux atteintes qui pourroient être données à la liberté de la nation.

Mais ce projet, en corrigeant certains abus, auroit nécessairement donné ouverture à d'autres peut-être encore plus grands; & c'est sans doute ce qui le fit échouer, quelque avantageux qu'il parût au premier coup d'œil.

Ce qui en résulte d'utile néanmoins, c'est que depuis ce temps-là tous nos Consuls ont été François; & s'ils n'ont pas tous été gentilshommes, parce que la naissance ne suffit pas pour faire un Consul, & que les nobles, par un misérable préjugé, dédaignent un peu trop le commerce pour s'appliquer à y puiser les connoissances sans lesquelles on ne sauroit faire valoir les droits & les intérêts des commerçans; ils ont du moins été d'un rang à faire honneur à la nation, & d'une capacité telle qu'on pouvoit le désirer pour l'avantage de son commerce.

Du reste, tant par cette Ordonnance que par des Réglemens antérieurs & postérieurs, il a été pris des précautions pour limiter leur pouvoir & en prévenir les abus.

Les priviléges des Consuls dépendent ou des traités faits entre les états respectifs, ou de l'usage auquel il n'a pas été dérogé par les traités particuliers; lequel usage dérive selon toute apparence des capitulations conclues entre nos Rois & les Empereurs Turcs.

Les principaux de ces priviléges, outre celui de jurisdiction sur les nationaux, dont il sera parlé ailleurs, principalement sur l'art. 12 ci-après, sont.

1°. Celui de ne payer aucunes taxes ni impôts. Art. 16 & 22, de la capitulation arrêtée entre Henry IV & le Sultan Achmet ou Amat, le 20 Mai 1604, relative aux précédentes & renouvellée par celle du 5 Juin 1673, conclue avec Louis XIV. Art. 14 & 22.

2°. De ne pouvoir être emprisonnés pour quelque cause que ce soit, sauf à demander justice contr'eux à la Porte. Art. 19 de la premiere capitulation, & 17 de la derniere. On observera ici par occasion que ce mot *la Porte*, qui est celui dont on se sert pour indiquer la Cour du Sultan ou Empereur Turc, est un terme d'abbréviation, par lequel les Empereurs Turcs entendent que leur Cour *est la porte de félicité*, (Expression que l'on trouve dans l'article

43, de la capitulation du 5 Juin 1673,) autrement l'entrée d'un lieu de sûreté & de bonheur pour ceux qui y sont admis. Delà cette *sublime Porte*, & tant de titres fastueux que ces Empereurs affectent de prendre dans l'énumération de leurs qualités.

Les droits & émolumens de nos Consuls ne sont pas les mêmes par-tout; ils sont au contraire extrêmement variés, même dans les différentes Echelles du Levant. Ils ont été réglés pour ces pays-là, & pour les côtes d'Affrique, par Arrêts du Conseil des 31 Juillet & 24 Novembre 1691; 27 Janvier & 8 Septembre 1694. Pour Lisbonne par Arrêts des 24 Mai 1656, 20 Janvier 1660, & 22 Mai 1671. Ce dernier a réduit les droits à un quart pour cent au lieu de deux pour cent, qui se payoient auparavant; & pour Cadix par Ordonnance du 24 Mai 1728, article 2, 3, 4 & 5. Ailleurs ils dépendent de l'usage. La taxe ordinaire est de deux pour cent de la valeur des marchandises chargées ou déchargées, dans le lieu du Consulat. Savari Tom. Ier. liv. 5, ch. 2, pag. 705.

Ces droits ne sont dûs que sur les navires portant pavillon François, & sur les marchandises qui y sont chargées, soit pour aller, soit pour le retour; mais il y a une distinction entre les marchandises adressées aux François & celles qui le sont à des étrangers.

Au surplus par un droit nouveau, les capitaines, maîtres & patrons sont tenus du payement des droits de Consulat en leur nom & par corps, en Espagne, à peine de 1000 liv. d'amende, sauf leur recours contre les propriétaires ou armateurs de leurs bâtimens, & contre les chargeurs des marchandises, avec lesquelles c'est à eux à prendre d'avance les précautions qu'ils jugeront convenables, pour assurer le remboursement desdits droits Consulaires. Ordonnance du 21 Juillet 1736, en explication de celle du 2 Octobre 1728, qui avoit fait défenses aux capitaines de signer les connoissemens que les droits des Consuls ne fussent payés sur peine d'en répondre.

En faveur du commerce de France dans les Etats du Grand-Seigneur, il y a diverses Ordonnances qu'il importe de connoître, entr'autres celles qui suivent.

Ordonnance du 4 Août 1688, qui en défendant aux François de prêter leurs noms pour favoriser le commerce des étrangers en Egypte, à peine de confiscation & de 3000 liv. d'amende, ordonne au Consul du Caire d'informer contre les contrevenans & de les envoyer en France, avec les informations & autres preuves, pour être leur procès extraordinairement fait par les commissaires qui seront à cet effet nommés.

Autre Ordonnance du 7 Janvier 1689, portant défenses à tous François négocians en Egypte d'y faire aucun commerce & décharger aucunes marchandises, soit pour leur compte ou celui des autres nations, sur des bâtimens étrangers & qui ne portent point pavillon de France, sur pareille peine de confiscation & de 3000 liv. d'amende : Ordonnance renouvellée par autre du 5 Avril 1713, & rendue commune pour toutes les Echelles du Levant; & l'une & l'autre renouvellées encore avec extension aux Echelles de Barbarie & aux ports d'Italie, par une derniere Ordonnance du 10 Juillet 1719.

Autres Ordonnances des 23 Avril 1692 & 29 Avril 1693, faisant aussi défenses aux François de porter dans le Levant aucunes draperies d'Angleterre

& d'Hollande, à peine de confiscation qui sera prononcée par le Consul; dont un quart pour lui, un autre quart pour le dénonciateur; & la moitié restante au profit de la Chambre de commerce de Marseille.

Et pour éviter toute fraude à cet égard, aussi-bien que pour soutenir la réputation des draperies de France; autre Ordonnance du 23 Septembre 1699, qui veut que toutes pieces d'étoffes de France qui ne seront pas marquées de la marque des Echevins & de l'Inspecteur de Marseille, soient renvoyées par les Consuls avec les Procès-verbaux qu'ils en auront dressés, auxdits Echevins, pour y être par eux statué conformément aux Réglemens.

Autres Ordonnances encore des 21 Octobre 1685 & 3 Novembre 1700, portant défenses à tous marchands & autres François de s'embarquer pour le Levant à dessein de s'y établir, qu'après avoir été examinés & reçus par la Chambre de commerce de Marseille, qui n'en doit recevoir aucuns qui n'ayent l'âge de 25 ans.

On conçoit par-là & par différens articles de ce titre, que Marseille est le centre & l'entrepôt du commerce de France dans le Levant; & cela est vrai aussi, tant pour les marchandises qui sont envoyées aux Echelles, que pour celles qui en viennent; sur quoi voir l'Arrêt du Conseil du 10 Juillet 1703, avec les Edits, Ordonnances & autres Arrêts qui y sont énoncés: mais l'auteur des questions sur le commerce des François dans le Levant, ouvrage imprimé à Marseille chez *Cara Patria* en 1755, a pensé que ce privilége exclusif attribué à la ville de Marseille, s'opposoit au progrès de notre commerce dans ces pays-là; ce qui lui a fait souhaiter que la liberté de faire ce commerce fût donnée à tous les autres ports du Royaume. Son aveu a enfin été rempli par Arrêt du Conseil du 15 Janvier 1759. L'auteur propose aussi quantité d'autres réformes à faire pour rendre ce commerce plus florissant. V. le Journal de Trevoux, Octobre 1755, pag. 2362.

Une derniere Ordonnance du Roi, qu'il importe encore de connoître, est celle du 6 Juillet 1749, par laquelle défenses sont faites à tous François, Consuls & autres, résidans dans les Echelles du Levant & de Barbarie, d'y acquérir aucuns biens fonds, parce que ces acquisitions pourroient les attacher en Turquie & éloigner leur retour dans le Royaume. Cette Ordonnance en 7 articles, se trouve dans le Journal Historique du mois de Septembre 1749, pag. 233 & 234.

DE PAR LE ROI.

SA Majesté étant informée qu'il arrive souvent des démêlés entre les Maîtres & les matelots des vaisseaux & autres bâtimens de mer de ses Sujets qui vont dans les Pays étrangers, & qu'ils se font appeller les uns les autres pardevant les Officiers de la Justice des lieux, qui les ruine en frais, & qui n'étant point instruits des coutumes du Royaume, & des Ordonnances de Sa Majesté n'y ont aucun égard dans leurs Jugemens, & se donnent souvent la liberté de dispenser les matelots d'achever les voyages qu'ils ont commencé avec les maitres contre lesquels ils ont procès: ce qui porte un préjudice très-considérable au commerce de ses sujets. Et étant nécessaire d'y pourvoir: Sa Majesté a fait & fait très-expresses inhibitions & défenses à tous maîtres & matelots des Navires de ses sujets qui vont dans les pays étrangers, de se pourvoir pour raison des différends qu'ils pourront avoir entre eux dans lesdits pays, pardevant les Juges

des lieux, à peine de désobéissance : voulant qu'ils s'adressent aux Consuls de la Nation Françoise, qui sont établis dans lesdits Pays ausquels Elle enjoint de rendre ausdits maîtres & matelots la plus prompte & la plus sommaire Justice qu'il se pourra, & sans frais. Fait à Versailles le vingt-huitieme jour de Février mil six cens quatre-vingt-sept. Signé, LOUIS, & plus bas Colbert.

ORDONNANCE DU ROI,

Qui en exécution de celles des 7 Janvier 1689, & 5 Avril 1713, fait défenses à tous ses Sujets résidans ès Echelles du Levant, Barbarie & Ports d'Italie, de charger aucunes marchandises sur des bâtimens étrangers, & qui ne portent point le Pavillon de France.

A Paris le 10 Juillet 1719.

DE PAR LE ROI.

SA Majesté s'étant fait représenter l'Ordonnance du 7 Janvier 1689, portant défenses à tous François Négocians en Egypte, d'y faire aucun Commerce, ni d'y charger aucunes Marchandises, soit pour leur compte ou celui des autres Nations, sur les bâtimens étrangers & qui ne portent point pavillon de France, à peine de confiscation & de trois mille livres d'amende, & celle du 5 Avril 1713, qui ordonne pour les causes y contenues, que ladite Ordonnance du 7 Janvier 1689, soit commune pour toutes les Echelles du Levant, & renouvelle les mêmes défenses tant aux négocians François qui y résident, qu'à ceux résidant en Italie, sous les mêmes peines ; & étant informée que les Négocians des Echelles de Barbarie, sous prétexte que celles de ces Pays ne sont point dénommées dans lesdites Ordonnances, pourroient y contrevenir sans craindre d'être assujettis aux peines qu'elles imposent ; à quoi jugeant nécessaire de pourvoir, Sa Majesté, de l'avis de Monsieur le Duc d'Orléans son oncle Régent, a ordonné & ordonne, veut & entend, que les Ordonnances des 7 Janvier 1689, & 5 Avril 1713, soient communes, tant pour les Echelles du Levant, que celles de Barbarie & les Ports d'Italie, & qu'elles y soient exécutées selon leur forme & teneur : En conséquence elle a fait & fait très-expresses inhibitions & défenses à tous ses Sujets résidans esdites Echelles du Levant, de Barbarie & Ports d'Italie, de charger aucunes Marchandises, soit pour leur compte, soit pour celui des autres Nations, sur les bâtimens étrangers & qui ne portent point pavillon de France, à peine de confiscation & de trois mille liv. d'amende pour chacune contravention, & de plus grande en cas de récidive. Permet néanmoins Sa Majesté à sesdits Sujets de recevoir les commissions & Marchandises des Etrangers, pourvû qu'elles leur soient adressées sur des Bâtimens François. Enjoint Sa Majesté au Sr. Marquis de Bonnac, son Ambassadeur à la Porte Ottomane, & aux Consuls, tant desdites Echelles du Levant, de Barbarie & Ports d'Italie, de faire publier & enrégistrer la présente Ordonnance, par-tout où besoin sera, de dresser des Procès-verbaux de saisie, & tous Actes nécessaires contre les contrevenans, & de les envoyer en bonne & dûe forme aux Officiers de l'Amirauté, pour procéder sur iceux, suivant la disposition de la présente Ordonnance : Mande ausdits Officiers de l'Amirauté de la faire pareillement publier & enrégistrer, & tenir la main à son exécution. Fait à Paris le dixieme jour de Juillet mil sept cent dix-neuf. *Signé* LOUIS. *Et plus bas*, Fleuriau.



ORDONNANCE DU ROI,

Servant de Réglement pour le Consulat de la Nation Françoise à Cadix.

Du 24 Mai 1728.

DE PAR LE ROI.

SA Majesté étant informée des contestations survenues entre le Consul & les négocians François établis à Cadix, tant pour raison des droits Consulaires, & de ceux destinés pour les dépenses qui sont particulieres à la nation, que sur ce qui regarde l'exercice du Consulat, & les députés de la nation; & ayant jugé à propos de faire cesser leurs différens & régler par une seule & même Ordonnance ce qui doit être par eux observé, elle a arrêté le présent Réglement, qu'elle veut être exécuté selon sa forme & teneur.

ARTICLE PREMIER.

Le Consul de France établi à Cadix continuera de percevoir des marchands, capitaines, maîtres & patrons de navires & bâtimens portant pavillon de France, le droit appellé communément d'ancrage, à raison de dix piastres & demie (y compris deux piastres destinées pour son Vice-Consul,) par chaque Navire qui charge ou décharge des marchandises dans ledit port; & cinq piastres & un quart seulement, (y compris une piastre destinée pour son Vice-Consul,) par chaque Tartane, ou autre petit bâtiment non ponté: sans qu'il puisse exiger ledit droit d'ancrage des navires & bâtimens qui n'auront chargé ni déchargé aucunes marchandises, ainsi qu'il est porté par l'article XI, du titre IX des Consuls, de l'Ordonnance de 1681.

II. Il sera payé à l'avenir pour les marchandises fines & emballées, venant sur lesdits navires & bâtimens portant pavillon de France, à la consignation des François établis à Cadix, & qui seront déchargées dans ledit port, un Real de plat par Ducat de onze Reaux du montant du fret dû pour lesdites marchandises, & deux Reaux de plate par tonneau pour les marchandises de gros volume, & non-emballées; duquel Real de plate payable pour les marchandises fines, il en appartiendra moitié au Consul pour son droit appellé de demi-Real consulaire, & l'autre moitié appellée communément le demi-Real des Pauvres, au Corps de la nation, pour être employée en la maniere qui sera ci-après ordonnée, au soulagement des pauvres François. Veut pareillement Sa Majesté que des deux Reaux par tonneau, payables pour les marchandises de gros volume & non-emballées, il en appartienne les deux tiers au Consul, & l'autre tiers au corps de la nation, pour être de même employé aux usages ci-après mentionnés.

III. Il ne sera perçu à l'avenir sur les marchandises fines & emballées venant sur lesdits navires & bâtimens portant pavillon de France, à la consignation des étrangers, & qui seront déchargées dans ledit port, que deux Reaux de plate par ducat, du montant du fret dû pour lesdites marchandises, & quatre Reaux de plate par tonneau pour celles de gros volume & non-emballées; desquelles deux Reaux de plate par ducat, & quatre Reaux par tonneau, il en appartiendra les deux tiers au Consul, & l'autre tiers au corps de la nation.

IV. Les Droits, qui se perçoivent pour les Sucres & les Cacaos venant des Isles Françoises de l'Amérique, sur les navires & bâtimens portant pavillon de France, à droiture à Cadix, pour y être déchargés, demeureront fixés à un quart de Real de plate par ducat du montant du fret dû pour lesdites marchandises, dont les deux tiers appartiendront au Consul & l'autre tiers au corps de la nation.

V. Le droit anciennement appellé de la Chapelle de Saint Louis, continuera à être payé par les marchands, capitaines, maîtres & patrons de navires & bâtimens portant pavillon de France, à raison de deux piastres par chaque navire, & d'une piastre seulement par Tartane ou autre bâtiment non ponté; & sera le produit de ce droit employé à l'entretien de la Chapelle nationale de Saint Louis, & autres dépenses qui la concernent, ainsi qu'il sera ci-après ordonné.

VI. Les marchandises venant sur des navires & bâtimens portant pavillon de France, à la consignation des François établis à Cadix, pour raison desquelles les droits tant Consulaires que nationaux, mentionés dans les précédens articles, auront été payés, & qui, au lieu d'être déchargées dans ledit port, seront pour la commodité des acheteurs transportées sur lesdits navires & bâtimens dans les ports de Sainte Marie, San Lucar ou Seville, ne seront assujetties à aucuns Droits qu'à celui d'ancrage dû aux Vice-Consuls établis dans lesdits ports, à l'exception néanmoins des droits de la Chapelle de Saint Louis ou des pauvres, si aucuns sont perçus dans lesdits ports; Sa Majesté n'entendant rien révoquer à cet égard.

VII. Fait Sa Majesté défenses, tant audit Consul qu'au corps des négocians François établis à Cadix de percevoir sous quelque prétexte que ce soit, d'autres ni plus grands droits que ceux mentionnés dans les articles ci-dessus, à peine de concussion.

VIII. Et néanmoins, pour mettre le corps des négocians François en état d'acquitter les dettes contractées jusqu'à présent pour les affaires communes de la nation, permet Sa Majesté aux députés de ladite nation en exercice, de continuer à percevoir sur les Marchandises fines venant à la consignation des François, le demi-Real appellé national, qui se perçoit actuellement sur lesdites marchandises, pour être uniquement employé au payement desdites dettes; après lequel ledit droit demeurera supprimé.

IX. Veut pareillement Sa Majesté, pour accélérer le payement desdites dettes communes de la nation, qu'au lieu des deux Reaux par tonneau, payables pour les marchandises de gros volume venant à la consignation des François, des deux Reaux de plate par Ducat pour les Marchandises fines, & des quatre Reaux par tonneau pour celles de gros volume venant à la consignation des étrangers, ordonnés par les Articles II & III ci-dessus, les droits continuent à être perçus sur le pied qu'ils le sont actuellement, de trois Reaux par tonneau pour les marchandises de gros volume à la consignation des François, de trois Reaux par Ducat pour les Marchandises fines, & de six Reaux par tonneau pour les marchandises de gros volume venant à la consignation des étrangers, dont les deux tiers appartiendront au Consul, & l'autre tiers au corps de la nation, pour être par les députés en exercice uniquement employé en l'acquit desdites dettes; après lequel, lesdits droits demeureront réduits sur le pied fixé par lesdits Articles II. & III. ci-dessus, & partagés entre ledit Consul & le corps de la nation, en la maniere prescrite par lesdits Articles.

X. Et pour connoître les sommes de deniers actuellement dûes par le corps de la nation, ordonne Sa Majesté que dans trois mois, à compter du jour des présentes, il en sera dressé un état signé du Consul, des deux députés en exercice, & des quatre plus anciens & principaux négocians établis à Cadix, pour être envoyé par ledit Consul au Secrétaire d'Etat ayant le département de la marine.

XI. Si pour le bien général du Commerce ou des affaires communes du corps de la nation, il est nécessaire d'emprunter à l'avenir quelques sommes de deniers, ledit emprunt ne pourra être fait qu'en vertu d'une délibération prise dans une assemblée générale de la nation, qui sera à cet effet convoquée par le Consul, & dont le résultat contiendra les causes & la nécessité de l'emprunt: Et pour fournir au remboursement des sommes ainsi empruntées, il sera arrêté dans la même assemblée un Rôle de la somme pour laquelle chaque négociant faisant partie du corps de ladite nation, devra contribuer par forme de cotisation; lequel Rôle sera exécuté sur les Mandemens du Consul; sans que, sous prétexte de satisfaire à de pareils emprunts, ou à quelques dépenses extraordinaires pour le corps de la nation, il puisse être imposé, ou par le Consul ou par le corps de la nation assemblée en sa présence, aucuns droits sur les navires & bâtimens portant pavillon de France, ou sur les marchandises dont ils seront chargés, venant soit à la consignation des François ou des étrangers, sans y être autorisés par un ordre exprès de Sa Majesté.

XII. Les droits attribués au Consul seront perçus par le Receveur par lui proposé à cet effet, en la maniere accoutumée; & ceux attribués au corps de la nation, soit pour être employés au soulagement des pauvres, à l'entretien de la Chapelle Saint Louis, ou aux affaires communes de la nation, seront reçus par les députés en exercice, ausquels les capitaines & patrons des navires & bâtimens François, seront tenus de remettre une copie signée d'eux de leur manifeste & déclaration, & ne pourra le Chancelier du Consulat délivrer les expéditions nécessaires ausdits capitaines & patrons, qu'en rapportant par eux le reçu des droits qui auront été payés par eux ausdits députés; lesquels reçus resteront dans la Chancellerie, pour être représentés lorsque les dé-

putés rendront compte de leur administration en quittant la députation.

XIII. Le produit de demi-Real appellé communément des pauvres, sera uniquement employé au soulagement des pauvres François valides & invalides, soit en aumônes réglées, dont à cet effet il sera fait tous les trois mois un état signé du Consul, & des deux Députés en exercice, contenant le nom & le lieu de la demeure de chacun des François que la nation assistera, soit en aumônes extraordinaires, dont il sera pareillement fait un état à mesure signé du Consul & desdits députés : Et à l'égard des pauvres malades qui seront envoyés dans les hôpitaux, les billets pour les y faire recevoir, seront signés par le Consul & par l'un des députés en exercice. Permet néanmoins Sa Majesté qu'en cas d'absence du Consul ou des deux députés, ou d'une nécessité pressante, lesdits billets soient signés seulement par l'un d'eux, en avertissant dans les vingt-quatre heures celui qui se sera trouvé absent, pour qu'il soit tenu une note exacte de l'ordre qui aura été délivré, pour être lesdits états & billets ci-dessus représentés par lesdits députés lors de la reddition de leurs comptes.

XIV. Veut pareillement Sa Majesté, que le produit du droit appellé de la Chapelle de Saint Louis, mentionné en l'Article V. ci-dessus, soit par préférence employé aux frais de l'entretien annuel de ladite Chapelle en la maniere accoutumée, & aux dépenses ordinaires pour la célébration de la Fête de Saint Louis, dont il sera fait un état signé du Consul & desdits députés. L'argenterie, les pavillons, les tableaux & tous les autres ornemens destinés au service de ladite Chapelle, ou pour la célébration des fêtes nationales, resteront en dépôt dans la maison du Consul, lequel s'en chargera au pied de l'inventaire qui en sera fait, & par lui remis aux députés de la nation.

XV. Et à l'égard du produit du demi-Real national mentionné en l'Article VIII. ci-dessus, & des autres droits attribués au corps de la nation, conformément à l'Article IX. destiné à acquitter les sommes dûes jusqu'à ce jour par ladite nation, l'emploi en sera uniquement fait au remboursement desdites dettes ; & seront les députés en exercice tenus de représenter tous les trois mois dans une Assemblée générale de la nation, qui sera à cet effet convoquée par le Consul, un état signé d'eux des sommes qu'ils auront acquittées pendant ledit temps, dont il sera envoyé par le Consul une copie en forme au Secrétaire d'Etat ayant le département de la Marine, ce qui sera exécuté jusqu'au parfait payement desdites dettes ; après lequel lesdits droits demeureront supprimés, sans qu'il puisse en être perçu d'autres au profit de la nation, que ceux qui lui sont attribués par les Articles II. & III. ci-dessus, dont le produit sera employé par les députés en exercice aux affaires communes de ladite nation, ou aux dépenses extraordinaires qu'elle sera obligée de faire, après y avoir été autorisés par des délibérations prises dans les assemblées générales de la nation.

XVI. Il sera tous les ans dans la semaine après la fête de Saint Louis, convoqué par le Consul une assemblée générale de la nation, dans laquelle six anciens négocians seront nommés pour choisir de concert avec le Consul quatre sujets capables d'être élus députés à la place de ceux qui devront alors sortir d'exercice, dont la liste sera par eux signée.

XVII. La liste des quatre sujets éligibles pour la députation, sera lue par le Consul dans une assemblée générale de la nation, qu'il convoquera à cet effet deux jours après la premiere, pour procéder à l'élection de deux nouveaux députés qui sera faite en écrivant le nom de chacun des quatre sujets choisis sur quatre billets séparés qui seront mis & roulés dans un vase, dont deux seront tirés par un des plus jeunes négocians de la nation, & présentés au Consul qui les ouvrira publiquement, les fera voir à l'assemblée, & si l'élection est jugée valide, il déclarera députés de la nation les deux négocians dont les noms se trouveront écrits dans les deux billets ainsi tirés au sort ; il confirmera leur élection, & leur fera à l'instant prêter serment d'exécuter les Ordonnances.

XVIII. Nul ne pourra être élu député de la nation, s'il n'est François naturel ou naturalisé, & ses Lettres de naturalité duement enrégistrées dans la Chancellerie du Consulat de l'Ordonnance du Consul, ni en faire les fonctions s'il n'a été élu par la forme prescrite par le précédent article.

XIX. Les François naturels ou naturalisés qui auront épousé des femmes nées Espagnoles sans la permission du Roi, ne pourront être élus députés de la nation.

XX. Le temps des députés en exercice étant expiré, & leurs successeurs élus dans la forme prescrite par l'Article XVII. ci-dessus, les anciens députés seront tenus quinzaine après de présenter au Consul le compte de l'administration qu'ils auront eu des deniers & affaires communes de la nation, avec les pieces justificatives de leur recette & dépense ; lequel compte, après avoir été par eux affirmé véritable devant ledit Consul, sera par lui examiné en y appellant

sant les nouveaux députés en exercice, & six anciens négocians du corps de la nation, pour l'apostiller & arrêter; lequel arrêté sera, pour la décharge des rendans, signé par le Consul & par ceux qui auront avec lui examiné ledit compte.

XXI. Les deniers dont les députés sortis d'exercice se trouveront redevables envers la nation après l'appurement de leur compte seront par eux remis en présence du Consul & des deux nouveaux députés en exercice, dans un coffre déposé dans la Chancellerie du Consulat, fermant à deux clefs, dont l'une restera entre les mains du Consul, & l'autre en celles du premier député en exercice; à quoi faire lesdits anciens députés seront contraints par Ordonnance du Consul, comme pour les propres affaires de Sa Majesté.

XXII. Si par l'arrêté du compte rendu par les anciens députés ils se trouvoient en avance, il sera aussi-tôt pourvu à leur remboursement par un mandement signé par le Consul & par les deux députés en exercice, sur les fonds appartenans au corps de la nation, qui se trouveront dans le coffre déposé dans la Chancellerie: & au cas que lesdits fonds ne fussent pas suffisans, il y sera pourvu dans une assemblée de la nation, qui sera à cet effet incessamment convoquée par le Consul.

XXIII. Les députés en exercice seront chargés comme Procureurs généraux de la nation, de proposer dans les assemblées, & de représenter au Consul ce qu'ils estimeront convenable tant pour le bien général du commerce & du corps de la nation, que pour la conservation de ses privileges, & de l'accompagner dans les fonctions publiques & particulieres du Consulat, lorsqu'il les en requerra.

XXIV. Les assemblées générales & particulieres de la nation ne pourront être convoquées ni tenues que par le Consul qui y présidera; & en cas d'absence ou de maladie du Consul, lesdites assemblées seront tenues dans la maison Consulaire par le premier des deux députés en exercice, sur une permission expresse du Consul, dont sera fait mention dans le Procès-verbal de ladite assemblée.

XXV. Il sera tenu tous les trois mois une assemblée générale de la nation, pour y traiter des affaires qui intéresseront le commerce ou le corps national, & plus souvent s'il est ainsi jugé nécessaire par le Consul, ou s'il en est requis par les députés en exercice au nom de la nation.

XXVI. Tous les négocians, marchands & autres François qui ont droit d'assister auxdites assemblées, y seront soigneusement appellés par le Consul; & faute par eux de s'y trouver à l'heure marquée sans excuse légitime, ils seront déférés par le Consul à l'assemblée, & condamnés en cinquante livres d'amende chacun, laquelle sera payée sans déport par les contrevenans, & remise entre les mains des députés en exercice, pour être par eux employée aux besoins des pauvres François, ainsi qu'il est porté par l'Ordonnance du 26 Décembre 1708.

XXVII. Tout François naturel ou naturalisé qui aura refusé d'exécuter les Ordonnances, ou de se soumettre aux ordres du Roi qui lui auront été notifiés par le Consul, sera par lui déféré à l'assemblée de la nation, & déclaré exclus du corps national, sans qu'il puisse y rentrer dans la suite que par un ordre exprès de Sa Majesté.

XXVIII. Il sera tenu par le Chancelier du Consulat un Registre en forme, coté & paraphé par le premier & dernier feuillet par le Consul & les deux députés de la nation en exercice, sur lequel seront écrites les délibérations prises dans les assemblées: Et sera le Procès-verbal de chaque assemblée rédigé sur le champ par le Chancelier, & signé avant la séparation de ladite assemblée, tant par le Consul que par ceux qui y auront assisté.

XXIX. Le Chancelier délivrera aux députés en exercice, toutes les fois qu'il en sera requis, des copies des délibérations prises dans les assemblées, de lui certifiées, & légalisées par le Consul en la maniere ordinaire.

XXX. Les délibérations prises dans les assemblées générales de la nation, seront valables & exécutés sur les Mandemens du Consul, lorsqu'elles auront été souscrites par les deux tiers de ceux qui y auront assisté; sans que ceux qui auront refusé d'y consentir, puissent être dispensés de s'y soumettre sous quelque prétexte que ce soit.

XXXI. Tous François, négocians, passagers, capitaines, maîtres, patrons & matelots de navires & bâtimens François qui se trouveront dans les ports, rades ou villes dépendant du Consulat de Cadix, ne pourront se pourvoir pour raison des différens & contestations & procès qui surviendront entr'eux, pardevant aucun autre Juge que le Consul; lesquels seront par lui jugés en la forme prescrite par l'Ordonnance de 1681. Ne pourront pareillement lesdits François passer entr'eux aucuns Actes pardevant les notaires publics desdits lieux, mais seulement pardevant le Chancelier du Consulat, à peine de

nullité desdits Actes : Et sera tenu le Chancelier de recevoir lesdits actes & contrats, de collationner & certifier toutes les pieces & Actes qui lui seront présentés, tant par lesdits députés en exercice, que par lesdits François, négocians, passagers, capitaines, maîtres, patrons & matelots, & de leur en délivrer des expéditions en bonne forme.

XXXII. Les Actes passés par les François, ou autres dans l'étendue du Département de Cadix, ne pourront faire foi dans le Royaume, s'ils ne sont légalisés par le Consul, ainsi qu'il est prescrit par l'Ordonnance de 1681.

XXXIII. Ordonne Sa Majesté, que dans trois mois, à compter du jour des présentes, il sera par le Consul, de l'avis des deux députés en exercice & de quatre des plus anciens & principaux négocians du corps de la nation, dressé un tarif des droits des Actes & expéditions de la Chancellerie du Consulat, lequel sera signé par le Consul, lesdits deux députés & quatre anciens négocians; & le tableau en sera exposé au lieu le plus apparent de la Chancellerie, dont il sera envoyé par le Consul une expédition en forme au Secrétaire d'Etat ayant le département de la Marine.

XXXIV. Ordonne au surplus Sa Majesté, que les articles du titre IX. de l'Ordonnance de la Marine de 1681, concernant les Consuls de la nation Françoise, & celle du 4 Janvier 1713, qui regarde la Jurisdiction Consulaire, seront exécutés selon leur forme & teneur, & ce qui n'y est pas dérogé par ces présentes, qui seront publiées & enregistrées dans la Chancellerie du Consulat, & à l'exécution desquelles Sa Majesté enjoint au Consul de tenir exactement la main. FAIT à Versailles le vingt-quatre Mai mil sept cent vingt-huit. *Signé* LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX.

ORDONNANCE DU ROI,

Portant que les Droits Consulaires & Nationaux, dûs sur les Marchandises chargées sur les Bâtimens François destinés pour Cadix, seront payés à bord sur le pied fixé par l'Ordonnance de Sa Majesté, du 24 Mai dernier, servant de Réglement pour le Consulat de France à Cadix.

Du 2 Octobre 1728.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ s'étant fait représenter son Ordonnance du vingt-quatre Mai dernier, par laquelle, en réglant les contestations survenues entre le Consul de France, & les négocians François, établis à Cadix, elle auroit jugé à propos de fixer les droits Consulaires, & ceux destinés pour les dépenses particulieres de la nation, qui doivent être perçus, tant sur les navires & bâtimens portant pavillon François, à leur arrivée dans le port de Cadix, que sur les Marchandises dont ils seroient chargés, soit à la consignation des François qui y sont établis, soit à celle des étrangers : & étant informée que les contestations qui pourroient naître à l'occasion du payement de ces droits, en retardant l'expédition des navires, & le débarquement des marchandises à leur arrivée dans ledit port, causeroient un préjudice considérable au commerce s'il n'y étoit pourvû; SA MAJESTÉ a ordonné & ordonne que ladite Ordonnance du 24 Mai dernier sera exécutée selon sa forme & teneur; & en conséquence, a fait & fait très-expresses inhibitions & défenses à tous capitaines, maîtres & patrons de navires & bâtimens François, de signer à l'avenir aucuns connoissemens pour les marchandises chargées sur leurs navires & bâtimens destinées pour Cadix, que sous la condition expresse que les droits Consulaires & nationaux, dûs sur lesdites marchandises, seront payés & acquittés sur leur bord, sur le pied fixé par ladite Ordonnance; à peine par les capitaines, maîtres & patrons desdits navires & bâtimens, même par ceux qui y auront chargé lesdites marchandises, de répondre en leur propre & privé nom de la valeur desdits droits, sans que sous quelque prétexte que ce soit, ils puissent en être dispensés ni déchargés. Veut en outre Sa Majesté, que lors du départ desdits navires & bâtimens, tant des Ports du Royaume, que

de ceux des pays étrangers où ils chargeront pour Cadix, les expéditions ne puissent être délivrées ausdits capitaines, maîtres & patrons, qu'en représentant par eux leurs connoissemens, signés en la forme prescrite par la présente Ordonnance. Mande & ordonne Sa Majesté à Monseigneur le Comte de Toulouse, Amiral de France, aux Intendans, Commissaires généraux, Commissaires de la Marine & des Classes, aux Consuls de la nation Françoise, établis dans les pays étrangers, & autres Officiers qu'il appartiendra, de tenir la main, chacun en droit soi, à l'exécution de la présente Ordonnance, qui sera lue, publiée & registrée par-tout où besoin sera. FAIT à Fontainebleau, le deux Octobre mil sept cent vingt-huit. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX.

ORDONNANCE DU ROI,

Portant que les capitaines, maîtres & patrons des bâtimens François seront tenus à l'avenir de payer les droits consulaires & nationaux, aux Consuls de France, établis dans les ports d'Espagne.

Du 21 Juillet 1736.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ étant informée des difficultés que les Consuls de France, dans les ports d'Espagne, trouvent depuis quelque temps dans la perception des droits qui leurs sont attribués par les différens Réglemens & Ordonnances rendus à cet égard; & Sa Majesté voulant prévenir & faire cesser toutes contestations à ce sujet, Elle a ordonné & ordonne qu'à l'avenir tous capitaines, maîtres & patrons de navires & bâtimens portant pavillon de France, qui chargeront dans les ports du Royaume, dans ceux des colonies Françoises de l'Amérique, ou de quelque port étranger que ce soit, des marchandises pour le compte & à la consignation, tant des négocians François, que des étrangers, de quelque nation qu'ils puissent être, seront tenus d'acquitter & de payer au Consul de France, résidant dans le port où ils déchargeront lesdites marchandises, les droits Consulaires & nationaux, fixés par les Réglemens & tarifs qui leur seront représentés par le Consul, & qu'il a toujours été d'usage de payer, tant sur le corps des bâtimens François, que sur les marchandises qu'ils transporteront dans lesdits ports; à peine d'y être contraints par corps, & de mille livres d'amende, sans que ladite peine puisse être réputée comminatoire. Et pour justifier à leur retour en France, du payement desdits droits, seront tenus lesdits capitaines, maîtres & patrons d'en retirer une quittance signée du Consul: voulant & ordonnant Sa Majesté, qu'ils répondent en leur propre & privé nom, des droits qui n'auroient pas été payés aux Consuls, sauf le recours desdits capitaines, maîtres & patrons, contre les propriétaires & armateurs desdits bâtimens, & les chargeurs desdites marchandises, avec lesquels ils pourront prendre d'avance telles précautions qu'ils jugeront convenables, pour s'assurer du remboursement desdits droits Consulaires & nationaux. Mande & ordonne Sa Majesté à Monsr. le Comte de Toulouse, Amiral de France, de tenir la main à l'exécution de la présente Ordonnance, qui sera lue, publiée & registrée par-tout où besoin sera. FAIT à Compiegne, le vingt-un Juillet mil sept cent trente-six. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX.



ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT DU ROI,

Portant décision sur l'exportation & importation du commerce du Levant.

Du 15 Janvier 1759.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ETAT.

SUR le compte rendu au Roi, étant en son Conseil, des différens qui se seroient élevés entre les Syndics & Négocians de la Province du Languedoc, la Chambre du Commerce de Marseille, & les Négocians de la même Ville, au sujet du droit que les Négocians du Languedoc auroient prétendu avoir de charger & d'expédier de leurs ports directement au Levant, leurs navires avec toutes les marchandises, & même les draps fabriqués en Languedoc, dont ils jugeroient à propos de composer leurs cargaisons, comme aussi d'en recevoir directement les retours, sans qu'ils puissent être tenus, dans aucuns cas, de faire passer leurs envois ou leurs retours à Marseille : Et Sa Majesté étant aussi informée que les Négocians de plusieurs autres ports du Royaume, notamment ceux de Rouen & des Etats de Bretagne, auroient pris part à cette contestation, & en adhérant à la prétention des Négocians du Languedoc, auroient soutenu que ceux de leurs ports respectifs devoient jouir de la même liberté pour l'exploitation du commerce du Levant, soit d'entrée, soit de sortie : Sur quoi Sa Majesté jugeant nécessaire d'expliquer ses intentions. Vu les mémoires respectivement fournis, & les titres joints auxdits mémoires, notamment l'Edit de 1669, pour la franchise de Marseille, les Arrêts de 1703, 1706 & 1750, concernant le droit de vingt pour cent, les Arrêts des 18 Mars & 14 Octobre 1721, & autre de 1723, rendus sur le commerce du Levant par le port de Cette : Vu pareillement les avis des Chambres de Commerce des différentes Ville du Royaume, ensemble celui des députés au Bureau du Commerce. Oui le rapport, & tout considéré ; le Roi étant en son Conseil a ordonné & ordonne que les Négocians du Languedoc & des autres Provinces & Ports du Royaume, pourront, comme ils ont toujours eu droit de le faire, envoyer leurs navires & marchandises directement dans les Echelles du Levant ; & en conséquence pourront les Négocians de Languedoc, comme ils ont toujours pû par le passé, expédier directement du port de Cette, à la destination des Echelles du Levant, les draps propres pour ce commerce ; à la charge toutes fois, conformément à l'Arrêt du Conseil du 18 Mars 1721, que lesdits draps seront préalablement conduits en la Ville de Montpellier, & déposés dans le Bureau établi par l'Arrêt du 6 Mai 1714, pour être les qualités, matieres, aprêts, longueurs & teintures, vues, visitées & examinées par l'Inspecteur & les Négocians à ce préposés ; & après ladite visite, s'ils sont reconnus avoir été fabriqués, teints & aprêtés en conformité des Réglemens, les balles & ballots seront plombées par l'Inspecteur & les Négocians, qui en délivreront leur certificat. Fait défenses Sa Majesté à tous Marchands, Négocians & autres personnes, de faire partir dudit port de Cette aucuns desdits draps, à peine de confiscation & de quinze cens livres d'amende, s'ils n'ont été visités plombés & accompagnés du certificat dans la forme ci-dessus, lequel certificat sera visé par les Receveurs, Contrôleurs & Commis de ses Fermes, établis dans ledit port de Cette : Fait pareillement Sa Majesté defenses, sous les mêmes peines, à tous capitaines & autres maîtres desdits bâtimens, d'y recevoir aucuns desdits draps, qu'ils n'ayent été visités & plombés en ladite Ville de Montpellier, & le certificat ne leur en soit délivré, pour être par eux représenté aux Consuls des Echelles du Levant, où lesdits draps seront débarqués. Et quant à ce qui concerne la liberté des retours, Sa Majesté se réserve de prendre de plus amples éclaircissemens, soit par rapport aux avantages & aux inconvéniens qui en peuvent résulter pour le commerce, soit par rapport aux précautions

à prendre pour la santé ; & cependant, par provision, ordonne qu'à cet égard il en sera usé comme par le passé. FAIT au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Versailles le quinze Janvier mil sept cent cinquante-neuf. *Signé*, BERRYER.

ARTICLE PREMIER.

AUCUN ne pourra se dire Consul de la nation Françoise dans les pays étrangers, *sans avoir commission de Nous*, qui ne sera accordée qu'à ceux qui auront *l'âge de trente ans.*

SANS avoir commission de Nous. Cela étoit déjà usité long-temps avant cette Ordonnance, par abrogation de l'ancien usage, suivant lequel c'étoient les maîtres & patrons de vaisseaux qui choisissoient les Consuls dans le Levant, comme il a été observé. Rien n'étoit plus mal établi, eu égard sur-tout au pouvoir que les Consuls ont eu de tout temps. Il n'appartient naturellement qu'au Roi ou à ceux à qui il a communiqué son autorité de conférer de tels emplois.

L'âge de trente ans. La raison de la loi se fait sentir d'elle-même, dès que l'on considere qu'un Consul est le chef, le conseil & le protecteur de sa nation dans le lieu de son établissement. Un poste de cette conséquence ne peut donc convenir qu'à une personne d'un âge mûr & d'une prudence éprouvée; il n'est pas étonnant au reste que pour le remplir on exige 30 ans, puisqu'on ne veut pas que des gens au-dessous de 25 ans puissent aller s'établir dans le Levant, suivant les preuves qui viennent d'en être rapportées.

ARTICLE II.

LE Consulat venant à vaquer, le plus ancien des députés de la nation qui se trouvera en exercice, fera la fonction de Consul jusqu'à ce qu'il y ait été par nous pourvu.

LES fonctions de Consulat étant d'une continuité nécessaire, la mort du Consul ne doit pas y apporter la moindre interruption : c'est pour cela que notre article veut, qu'arrivant la vacance du Consulat, le plus ancien des députés en exercice en fasse les fonctions, jusqu'à ce que le Roi y ait pourvu en nommant un autre Consul, & que le nouveau Consul ait rempli les formalités requises pour être reconnu tel.

Il n'y a que deux députés de la nation; l'élection s'en fait tous les ans dans la semaine après la fête de St. Louis. A cet effet le Consul convoque une assemblée générale de la nation, dans laquelle six anciens négocians sont nommés pour choisir de concert avec le Consul quatre sujets capables d'être élûs députés à la place de ceux qui doivent sortir d'exercice.

La liste de ces 4 sujets éligibles étant faite & signée, le Consul en fait la

lecture dans une autre assemblée générale convoquée deux jours après la premiere. Là on écrit le nom de chacun des quatre sujets, sur quatre billets séparés qui sont roulés & mis dans un vase, deux desquels billets sont tirés par un des plus jeunes négocians de la nation, & présentés au Consul, qui les ouvre publiquement, les fait voir à l'assemblée, & déclare députés de la nation les deux négocians dont les noms se trouvent écrits dans les deux billets, ainsi tirés au sort; il confirme en même-temps leur élection & leur fait prêter serment d'exécuter les ordonnances. C'est la disposition des articles 16 & 17 de l'Ordonnance du 24 Mai 1728, qui quoique faite directement pour le Consulat de Cadix, ne m'en paroît pas moins une loi générale pour tous les autres Consulats. Ce qui surprend seulement en ceci, c'est qu'on exige tout ce cérémonial, pour une élection qui vraisemblablement n'est que l'ouvrage du Consul.

Ce qui ne dépend pas de lui néanmoins, c'est de faire élire pour député quelqu'un qui ne soit pas naturel François ou naturalisé par Lettres duement enregistrées dans la Chancellerie du Consulat. Il ne peut pas non plus faire élire quelqu'un qui auroit épousé une femme du pays sans la permission du Roi, art. 18 & 19 de la même Ordonnance.

Il n'est rien dit de l'élection des sujets propres à remplir le Consulat, parce que le Roi s'en est réservé l'entiere nomination; mais on comprend que Sa Majesté regle son choix à ce sujet sur la recommandation de son Ambassadeur, qui ne l'accorde naturellement qu'à quelqu'un qui soit agréable à la nation & qui ait été élu député.

ARTICLE III.

CELUI qui aura obtenu nos Lettres de Consul dans les Villes & Places de commerce des états du Grand-Seigneur, appellées Echelles du Levant, & autres lieux de la Méditerranée, en fera faire la publication en l'assemblée des marchands du lieu de son établissement & l'enregistrement en la Chancellerie du Consulat; & aux Greffes, tant de l'Amirauté que de la Chambre du Commerce de Marseille, & prêtera le serment suivant l'adresse portée par ses provisions.

ICI il faut distinguer les Consulats des Echelles du Levant & des autres états du Grand-Seigneur, d'avec ceux des pays soumis à d'autres Souverains.

Par rapport aux premiers, il suffit à l'égard des François que le Consul ait fait enregistrer sa commission aux Greffes, tant de l'Amirauté que de la Chambre du Commerce de Marseillle, avec prestation de serment, suivant l'adresse portée par ses provisions; & qu'ensuite après en avoir fait la publication dans une assemblée générale des Marchands du lieu de son établissement, il l'ait fait enregistrer en la Chancellerie du Consulat, pour devoir être reconnu Consul par tous les François, avec plein pouvoir d'en exercer les fonctions sur eux. Mais en ce qui concerne le Gouverneur & autres Officiers du lieu, il est de

la regle qu'il leur notifie sa dignité, de même qu'à l'Ambassadeur de France à la Porte, avec lequel il doit entretenir des relations pour l'informer de tout ce qui intéressera le bien du commerce.

Pour ce qui est des Consulats des autres pays, tels que ceux d'Espagne, de Portugal & autres Etats de l'Europe; outre la publication de la commission du Consul dans une assemblée générale de la nation, & son enregistrement en la Chancellerie du Consulat, il faut des lettres *d'exéquateur* de la part du Souverain du pays & l'attache de l'Amiral; & qu'ensuite le tout soit enregistré au Greffe de l'Amirauté du lieu, puisque nous en usons de même en France à l'égard des Consuls étrangers & que la réciprocité doit être entiere. C'est aussi ce qui se pratique ailleurs. *Casa regis disc.* 175, n. 33. dit à ce sujet, *Nullam possunt exercere jurisdictionem nisi accedat consensus principis illius loci in quo ipsi residere debent. Idem* Targa. pag. 396 & de Commis t. 2, pag. 1315.

ARTICLE IV.

ENJOIGNONS aux Consuls d'appeller aux assemblées qu'ils convoqueront pour les affaires générales du commerce & de la nation, tous les marchands, capitaines & patrons François étant sur les lieux, lesquels seront obligés d'y assister, à peine d'amende arbitraire, applicable au rachat des Captifs.

S'IL étoit libre aux Consuls de n'appeller aux assemblées convoquées pour délibérer sur les affaires générales du commerce & de la nation, que ceux qu'ils jugeroient à propos; il est évident qu'ils se rendroient les maîtres des délibérations, & que par-là ils s'arrogeroient un pouvoir despotique. Pour remédier à un abus aussi pernicieux, il lui est enjoint par cet article d'appeller aux délibérations tous ceux qui ont droit d'y assister, sans en excepter les capitaines, maîtres & patrons François qui se trouveront sur les lieux, sans quoi les délibérations seront nulles, & les Consuls seront coupables de prévarication.

D'un autre côté il est enjoint à tous ceux qui sont convoqués d'assister à l'assemblée pour y donner leur avis, s'ils n'ont une excuse légitime, à peine d'amende arbitraire applicable au rachat des captifs, dit notre article. Mais par l'Ordonnance du 26 Décembre 1708, renouvellée par l'article 26 de celle du 24 Mai 1728; l'amende est fixée à 50 livres, qui doit être employée aux besoins des François pauvres.

Cependant cela peut n'avoir rien changé à notre article, par rapport aux Echelles du Levant; & ce qui le feroit penser de la sorte, c'est l'Ordonnance du 12 Avril 1702, qui applique tout de même au rachat des captifs, les amendes auxquelles seront condamnés par les Consuls, ceux qui refusent de comparoître sur les assignations qui leur seront données pour déposer & rendre témoignage des faits sur lesquels ils doivent être interrogés pour la découverte des crimes. L'amende du premier défaut est de 20 livres, & en cas de contumace, elle peut aller jusqu'à 100 livres, le provenu desquelles amendes doit être remis à la chambre de commerce de Marseille.

ARTICLE V.

Les artisans établis dans les Echelles, ni les matelots ne seront admis aux assemblées.

Des artisans & des matelots ne sont pas propres à opiner, ils ne pourroient qu'apporter du trouble & de la confusion dans les assemblées.

L'article 26 de l'Ordonnance du 24 Mai 1728, fait illusion à celui-ci, en prescrivant au Consul d'appeller soigneusement aux assemblées tous les François *qui ont droit d'y assister.*

ARTICLE VI.

Les résolutions de la nation seront signées de ceux qui y auront assisté & exécutées sur les mandemens des Consuls.

Il est de la regle que ceux qui assistent à une délibération, la signent lorsqu'elle a passé à la pluralité requise des voix; & ceux qui ont opiné différemment, ne peuvent en justice réglée refuser de signer. Cela est d'Ordonnance, quoiqu'il s'agisse d'un jugement de mort. Ordonnance de 1670, tit. 25, art. 14. Dans la matiere dont il s'agit ici, l'obligation de signer de la part de ceux qui ne sont pas du même avis, n'est que de police ou de bienséance, sans contrainte; mais la déclaration n'en aura pas moins son effet contre les diffidens si elle est signée par les deux tiers de ceux qui ont assisté à l'assemblée. Alors elle est pleinement exécutoire sur les mandemens du Consul, & ceux qui ont refusé d'y consentir ne peuvent être dispensés de s'y soumettre, sous quelque prétexte que ce soit, ajoute l'art. 30 de l'Ordonnance déjà citée du 24 Mai 1728.

Au reste la signature de la part des deux tiers des assistans n'est suffisante qu'autant que tous les vocaux auront été duement appellés; & d'un autre côté elle est nécessaire pour constater une prepondérance de voix, que sans cela le Consul pourroit supposer par abus de son autorité.

ARTICLE VII.

Les Députés de la Nation seront tenus après leur temps expiré, de rendre compte au Consul du maniement qu'ils auront eu des deniers & affaires communes, en présence des Députés nouvellement élus & des plus anciens négocians.

Ainsi les deux Députés sont les trésoriers des deniers de la Nation; & c'est ce que décide nettement l'art. 12 de la même Ordonnance du 24 Mai 1728.

Il faut

Il faut donc qu'ils en rendent compte de la maniere prescrite par cet article, auquel est conforme le 20 de ladite Ordonnance de 1728. Il ajoute à la vérité, qu'à l'examen & à l'arrêté de ce compte six des anciens négocians seront appellés avec les nouveaux députés ; mais cela ne fait pas loi pour les Echelles du Levant, par argument de la Déclaration du Roi du 25 Mai 1722, qui sera rapportée sur l'article 13 ci-après.

Le trésor de la Nation est dans un coffre déposé dans la Chancellerie du Consulat. Ce coffre est fermé à deux clefs, dont l'une reste entre les mains du Consul & l'autre en celle du premier député. C'est-là que les députés sortant d'exercice doivent remettre le débet de leur compte ; à quoi ils peuvent être contrains par ordonnance du Consul, comme pour les propres affaires de Sa Majesté.

Si au contraire ils se trouvent en avance par l'arrêté de leur compte, il doit aussi-tôt être pourvu à leur remboursement par un mandement du Consul & des deux nouveaux Députés sur les fonds de la Nation étant dans le coffre déposé à la Chancellerie : & si les fonds ne sont pas suffisans, il y sera suppléé dans une assemblée de la Nation qui sera à cet effet incessamment convoquée par le Consul. Tout cela est ainsi décidé par les articles 21 & 22 de ladite Ordonnance de 1728.

Aux termes de l'art. 23, les députés en exercice, comme procureurs généraux de la Nation, ont droit de proposer dans les assemblées & de représenter au Consul ce qui leur paroît convenable, tant pour le bien général du commerce & du corps de la Nation, que pour la conservation de ses privileges ; & ils doivent l'accompagner dans les fonctions publiques & particulieres du Consulat, lorsqu'il les en requerra.

Du reste, quoique de droit il n'appartienne qu'au Consul de convoquer les assemblées générales ou particulieres, & d'y présider ; en cas d'absence ou de maladie de sa part, les assemblées peuvent être tenues par le premier des deux députés, moyennant que ce soit dans la maison consulaire, & sur une permission expresse du Consul, dont sera fait mention dans le procès-verbal de l'assemblée. Article 24 de la même Ordonnance, qui sur-tout ceci doit servir de loi générale.

Le droit des Députés ne se borne pas là encore, & suivant l'article 25 ils sont fondés à réquerir le Consul, au nom de la nation, & de convoquer les assemblées extraordinaires qu'ils jugeront convenables pour l'intérêt commun.

ARTICLE VIII.

LE Consul envoyera de trois mois en trois mois au Lieutenant de l'Amirauté & aux Députés du Commerce de Marseille, copie des délibérations prises dans les assemblées, & des comptes rendus par les Députés de la nation, pour être communiqués aux Echevins, & par eux & les Députés, du Commerce débattus si besoin est.

CECI ne regarde que les Consulats des Echelles du Levant & des côtes d'Afrique. Dans les autres Consulats, c'est au Ministre de la Marine qu'il faut communiquer toutes les délibérations qui regarde le commerce & l'in-

térêt général de la nation. Article 10, 15 & 33 de l'Ordonnance du 24 Mai 1728.

A l'égard des comptes rendus par les Députés sortis d'exercice, c'est au Consul à les examiner & à les arrêter conjointement avec les nouveaux Députés, & avec six anciens négocians du corps de la nation. Article 20 de la même Ordonnance.

ARTICLE IX.

LES Consuls tiendront bon & fidele mémoire des affaires importantes de leur Consulat & l'envoyeront tous les ans au Secrétaire d'Etat, ayant le département de la Marine.

CELA est pour tous les Consulats.

ARTICLE X.

FAISONS défenses aux Consuls, d'emprunter au nom de la nation, aucunes sommes de deniers, des Turcs, Maures, Juifs, ou autres, sous quelque prétexte que ce puisse être, & même de cotiser ceux de la nation, si ce n'est par délibération commune qui en contiendra les causes & la nécessité, à peine de payer en leur nom.

CES défenses ont été renouvllées par l'article 11 de l'Ordonnance du 24 Mai 1728 : du reste pour la contribution des marchandises Françoises aux avaries, ou pour le payement des dettes & autres charges de la nation, voir l'Ordonnance du 25 Décembre 1685, & l'Arrêt du Conseil du 6 Octobre 1698.

ARTICLE XI.

LEUR défendons en outre, à peine de concussion, de lever *plus grands droits*, que ceux qui leur seront attribués, & d'en exiger aucun des maîtres & patrons de navires, qui mouilleront dans les ports & rades de leur établissement, sans y charger ni décharger aucunes marchandises.

PLus grands droits, on trouve aussi le renouvellement de ces justes défenses dans les articles 1 & 7 de l'Ordonnance du 24 Mai 1728; & cela sous quelque prétexe que ce soit; comme pour avoir rendu des services ex-

traordinaires aux capitaines, &c. Sentence de l'Amirauté de Marseille du 11 Février 1749 au rapport de Mr. Emerigon, en faveur des sieurs Chamai Mousse, freres, contre le Sr. Nieulon, Consul François à Majorque. Les raisons ou les motifs ne manqueroient pas en effet dans ces occasions, s'il falloit entrer dans cet examen.

La raison pour laquelle les maîtres & patrons de navires qui ne font que mouiller dans les ports & rades, sans y décharger ni charger aucunes marchandises, ne doivent aucuns droit de Consulat, c'est qu'alors ne profitant pas du commerce de la nation dans le lieu, il ne seroit pas naturel qu'ils en partageassent les charges.

L'Arrêt du Conseil dont parle le Commentateur du 31 Juillet 1691, portant suppression des droits attribués aux Consuls, pour y substituer des appointemens, non-seulement n'étoit pas général; mais encore n'a eu qu'un effet momentané, comme il résulte des Arrêts subséquens, indiqués sur l'art. premier ci-dessus. Mais je crois qu'il subsiste toujours quant aux défenses qui y ont été faites aux Consuls du Levant d'y faire aucun commerce par eux-mêmes ou par leurs Officiers & domestiques directement ni indirectement, à peine de privation de leurs Consulats & de 3000 livres d'amende.

ARTCLE XII.

ET quant à la jurisdiction tant en matiere civile que criminelle, les Consuls se conformeront à l'usage & aux capitulations faites avec les Souverains des lieux de leur établissement.

LE Consul en qualité de chef de la Nation dans le lieu de son établissement, n'a pas seulement la présidence dans les assemblées de la nation, le droit de faire exécuter les délibérations qui y ont été prises, la direction générale des affaires concernant le commerce, le bien & l'avantage du corps de la nation; il a encore aux termes de cet article, toute jurisdiction tant en matiere civile que criminelle, sur tous ceux qui sont soumis à son Consulat, ce qui emporte en même temps & nécessairement, l'exercice plein de la police & de la discipline sur eux.

Par rapport à ce droit de jurisdiction, on peut le distinguer de ce qu'il est en lui même, d'avec ce qu'il peut être, l'exercice extérieur y étant joint.

Considéré en lui-même, abstraction faite de tout exercice extérieur, il n'en est pas moins réel, plein & entier, à l'effet d'obliger les nationaux de reconnoître la jurisdiction du Consul & de se soumettre à ses décisions sauf l'appel, sans pouvoir réclamer la justice du pays; parce qu'ils doivent obéir à leur Souverain qui leur a donné pour Juge leur Consul, avec défenses d'en reconnoître d'autres.

Il arrivera alors que le Consul ne pourra pas faire metre ses Ordonnances à exécution contre les réfractaires, parce qu'il n'aura pas le pouvoir coactif; mais ces réfractaires, n'en seront pas moins liés & par conséquent coupa-

bles de désobéissance. Ils le seront encore plus, s'ils ont recours à une puissance étrangere contre les défenses du Souverain.

Si à ce même droit de jurisdiction se trouve réuni, l'exercice extérieur, il aura alors toute son activité & la voye de la contrainte suppléra au défaut de soumission. Mais cet exercice extérieur en portant contrainte, dépend uniquement de l'usage & des capitulations faites avec le Souverain du lieu de l'établissement du Consulat; parce que chaque Souverain a droit d'empêcher dans ses Etats tout exercice de jurisdiction étrangere, s'il n'a dérogé à ce droit par une convention formelle, ou s'il n'y a renoncé tacitement en tolérant un usage contraire.

Cet usage néanmoins dont parle notre article, doit s'entendre d'un usage devenu en quelque sorte de droit commun, par son ancienneté & l'uniformité de sa pratique, chez les nations en possession d'avoir des Consuls, relativement aux conventions originairement faites avec les Souverains, qui les premiers ont admis des Consuls dans leurs Etats; & c'est cet usage qui fait loi par-tout s'il n'y a quelque convention particuliere qui le restreigne.

Or par les plus anciennes capitulations, qui sont celles qui ont été conclues entre les Rois de France & les Empereurs Ottomans, & par celles qui les ont suivies, il a été perpétuellement permis aux Consuls François établis dans les Echelles du Levant & dans les autres Etats du Grand-Seigneur, d'exercer toute justice civile & criminelle sur les navigateurs & marchands François de leurs districts respectifs. Sans remonter sur cela à la premiere source, il suffira de recourir à la capitulation arrêtée entre Henri IV. & le Sultan Achmet ou Amat le 20 Mai 1604, article 18 & 35; privileges renouvellés depuis par les articles 16 & 37 de la capitulation faite avec Louis XIV. le 5 Juin 1673

Tel est le fondement de l'usage qui s'est introduit chez les Princes Chrétiens, par rapport au droit de jurisdiction des Consuls; & cela sans aucune stipulation entr'eux, du moins ne voit-on pas de plus ancien monument qui y ait du rapport, que le traité conclu en 1657, entre l'Espagne & l'Angleterre, rendu commun avec la France par l'article 6 du traité des Pyrénées; & encore ce traité de 1657, n'attribue-t-il pas formellement aux Consuls l'exercice de la jurisdiction.

En effet l'art. 19, le seul qui concerne cette matiere, après avoir décidé que les sujets de l'une & l'autre des deux nations, commerçans dans les Etats de l'autre, ne pourront pour les discussions qui s'éleveront entr'eux réclamer la justice du pays sous quelque prétexte que ce soit; se contente d'ajouter que l'accomodement de leurs différens appartiendra au Consul de leur nation, en telle maniere que si quelqu'un ne se soumet pas à son arbitrage, il pourra en appeller à la justice ordinaire du pays où il est né.

On voit bien qu'il est défendu par-là aux étrangers commerçans de reconnoître la justice du pays, & qu'il leur est enjoint de recourir au Consul de leur nation; mais à son égard la qualité de Juge ne lui est pas donnée; mais seulement celle d'arbitre & de conciliateur.

Cependant cela a suffi pour en conclure que le Consul a tout droit de jurisdiction sur ses nationaux dans l'étendue de son Consulat: & l'usage qui a confirmé cette interprétation en est le meilleur garant. De sorte qu'aujour-

d'hui nul doute que tout Consul n'ait effectivement droit de jurisdiction en vertu de l'usage passé en force de loi, s'il n'y a été dérogé expressément par le Souverain du pays.

Il est entendu néanmoins que pour faire mettre à exécution ses Ordonnances & ses Jugemens, dans les cas où il peut passer outre nonobstant l'appel, il a besoin de recourir à l'autorité des Officiers du Souverain du lieu, pour en venir aux contraintes de rigueur en cas de résistance.

Mais que la jurisdiction du Consul soit plus ou moins étendue ou resserrée par l'usage du lieu, ou par les traités, que l'exercice extérieur y soit attaché ou non, elle n'est pas moins réelle, à l'effet, en tout cas, que les nationaux n'en puissent pas légitimement reconnoître aucun autre dans le lieu, sous quelque prétexte que ce soit.

Et cela regarde non-seulement les nationaux établis dans l'étendue du Consulat; mais encore les maîtres & les matelots des navires qui y abordent pour leur commerce. C'est la décision expresse de l'Ordonnance du 18 Février 1687, *suprà*, de celle du 15 Avril 1689, liv. 8, tit. 1. article 26, de celle du 24 Mai 1728, art. 31, portant uniformément défenses aux capitaines & matelots de se pourvoir ailleurs que devant le Consul du lieu, pour raison des différens qu'ils pourront avoir entr'eux, à peine de désobéissance, & injonction au Consul, de leur rendre la plus prompte & la plus sommaire justice qu'il se pourra.

Il ne faut point au reste distinguer les étrangers faisant partie de l'équipage d'un vaisseau, d'avec ceux de la nation du Consul, pour en conclure que ces étrangers du moins, ne sont pas obligés de reconnoître la jurisdiction du Consul, ni exclus de réclamer la justice du lieu. Ce seroit mal l'entendre, parce que ces étrangers en quelque nombre qu'ils soient, s'étant engagés au service du vaisseau, se sont soumis par-là, de plein droit, au pavillon du vaisseau; ce qui emporte l'obligation de suivre les loix de ce pavillon, d'obéir au capitaine, & par une suite nécessaire de reconnoître le Consul de la nation pour juge de tout ce qui aura rapport à la navigation pour le voyage entrepris, tout comme s'ils étoient réellement de la même nation.

Ainsi sous prétexte qu'ils en sont étrangers, les Juges du lieu n'ont pas droit de connoître des démêlés qu'ils peuvent avoir avec le capitaine du navire ou entr'eux; il faut les renvoyer devant le Consul de la nation dont le navire porte le pavillon, même dans le cas où le Consul abuseroit manifestement de son autorité, parce qu'il n'est comptable qu'au Roi son maître de l'abus qu'il en peut faire. Les intérêts respectifs des Souverains l'exigent de la sorte; sans quoi tantôt sous un prétexte tantôt sous un autre, les Juges du lieu trouveroient aisément le moyen de connoître des différens que les gens de l'équipage auroient avec leur capitaine; d'où pourroient s'ensuivre des mutineries des gens de l'équipage contre leur capitaine, & un refus formel de continuer le voyage ou de retourner le navire au lieu de son départ, inconvéniens dont le moindre seroit le retardement de l'expédition du vaisseau.

Ce sont sans doute ces inconvéniens qu'il falloit éviter, qui ont fait introduire dans tous les Consulats, l'usage attributif de tout droit de jurisdiction à chaque Consul sur ses nationaux, & en cela au reste la souveraineté & l'autorité du Prince, dans les Etats duquel s'exerce cette jurisdiction, ne sont

nullement bleſſées puiſqu'elle ne s'étend que ſur des étrangers qui ne ſe trouvent dans le pays qu'accidentellement, ou ſans eſprit de perpétuelle demeure, & par conſéquent ſans liaiſon de ſociété avec les ſujets du pays.

Les Juges établis par le Souverain du lieu doivent donc ſe garder dans tous les cas de prendre connoiſſance des différens & des démêlés qui s'élevent entre les ſujets des Princes qui ont des Conſuls dans le pays ; & quelques plaintes qui leur ſoient portées par les uns contre les autres, c'eſt à eux à les renvoyer devant leur Conſul pour leur être fait droit, ſans s'en mêler en aucune maniere, s'ils ne veulent pas s'expoſer au dommages & intérêts qui en peuvent réſulter & à quelque choſe de plus fâcheux encore.

Dans le cas même qu'il n'y auroit pas de Conſul ſur le lieu, il faudroit les renvoyer devant les Juges de leur pays pour la déciſion de leurs différens, ſans entreprendre d'en connoître, ſuivant la déciſion du code des Wiſigots. *Lib.* 11, *tit.* 3, *leg.* 2 en ces termes. *Cum tranſmarini negociatores, inter ſe cauſam habuerint, nullus de ſedibus noſtris eos audire præſumat, niſi tantummodo ſuis legibus audiantur*, apud telonarios ſuos. *vel* à telonariis ſuis. *ait gloſſa.* Je n'admettrois d'exception que pour la main-forte qui ſeroit demandée par le Capitaine, au Juge, à défaut de Conſul, à l'effet d'obliger ſon équipage à rendre le ſervice au navire.

Mais les Conſuls eux-mêmes en France, ſont juſticiables des Officiers des juriſdictions du Royaume, s'ils font commerce, à raiſon duquel ils ayent contracté quelques engagemens. En ce cas ils peuvent être pouſuivis dans les juriſdictions qui ont droit d'en connoître, ſans pouvoir excepter du privilege du Conſulat. D'où il s'enſuit que dans le même cas, la comdamnation étant par corps, ils peuvent être conſtitués priſonniers à défaut de payement. La faveur du commerce l'a exigé de la ſorte ; c'eſt une réſerve que le Roi ne manque jamais de faire dans les Lettres *d'exequatur* qu'il accorde aux Conſuls étrangers.

ARTICLE XIII.

LES jugemens des Conſuls ſeront exécutés par proviſion en matiere civile en donnant caution, & définitivement & ſans appel, en matiere criminel quant il n'échera peine afflictive, le tout pourvu qu'ils ſoient donnés avec les Députés & quatre notables de la Nation.

ON voit par-là que le droit de juriſdiction des Conſuls eſt bien étendu, puiſque tous leurs jugemens en matiere civile ſont exécutoires par proviſion nonobſtant l'appel, en donnant bonne & ſuffiſante caution, par la partie qui a obtenu la condamnation, laquelle caution doit être reçue par le Conſul qui a rendu le jugement ; & qu'en matiere criminelle leurs jugemens ſont ſans appel, dès qu'il n'échoit pas peine afflictive.

Mais il faut pour cela dans l'une & l'autre matiere, que ces Jugemens ayent été donnés avec les deux Députés & quatre notables de la nation, ſans quoi

l'appel en fufpendra l'exécution abfolument, & il ne fera pas permis de paffer outre quelque caution qu'il foit offerte.

La difficulté de trouver néanmoins dans la plupart des Confulats quatre notables marchands de la nation en état de donner leur avis fur les procès, ou du moins de les raffembler à cet effet auprès du Conful, a donné lieu à une Déclaration du Roi du 25 Mai 1722, portant qu'à l'avenir il fuffira que les Confuls rendent leurs jugemens ou fentences en matiere civile, avec les deux Députés de la nation, ou à leur défaut avec deux des principaux négocians, fans qu'ils ayent befoin d'en appeller un plus grand nombre, & que moyennant cela les jugemens defdits Confuls feront exécutoires par provifion en donnant caution, nonobftant ce qui eft porté par cet article auquel il a été dérogé à cet égard feulement.

Sur quoi il convient d'obferver que comme la Déclaration du Roi ne parle que des jugemens & fentences en matiere civile, ce n'eft qu'en cette partie que les Confuls peuvent juger avec droit de faire exécuter leurs jugemens par provifion, en y appellant feulement les deux députés de la nation, ou à leur défaut deux des principaux négocians François; & qu'à l'égard des matieres criminelles, les fentences ne feront en dernier reffort & fans appel, qu'autant qu'elles auront été rendues conformément à cet article, auquel il n'a nullement été dérogé fur ce point.

Il sembleroit au refte que cette difpenfe par rapport au nombre des Juges qu'il faut appeller au jugement des affaires civiles ne regarderoit pas le Confulat de Cadix aux termes des articles 31 & 34 de l'Ordonnance du 24 Mai 1728, d'autant plutôt qu'à Cadix il eft auffi facile de convoquer le nombre des Juges requis par notre article, qu'il eft difficile de trouver dans les autres Confulats. Cependant il eft plus régulier de dire que cette déclaration de 1722, étant une loi générale, elle influe fur le Confulat de Cadix comme fur les autres Confulats, & que fi dans l'Ordonnance de 1728, l'exécution de celle-ci a été ordonné de nouveau, cela ne doit s'entendre que fauf les limitations & reftitutions qui y ont été faites, tant par cette Déclaration de 1722 que par d'autres réglemens poftérieurs à notre Ordonnance.

Décormis tom. 2, pag. 1314, prétend que les Confuls ne doivent connoître, que des caufes fommaires qui exigent célérité & une prompte exécution, mais il fe trompe. Toutes les affaires de commerce & de police entre les nationaux font de la compétence du Conful; c'eft fur ce principe, puifé dans notre Ordonnance, que par Arrêt du Parlement d'Aix, du 22 Avril 1742, une affaire de compte fut renvoyée devant le Conful d'Efpagne, & que par Sentence de Marfeille du 24 Mars 1750 au rapport de M. Emerigon, la reddition d'un compte fut renvoyée devant le Conful François à Conftantinople.



DÉCLARATION DU ROI,

Pour autoriser les Consuls de la nation Françoise à rendre leurs Sentences en y appellant deux deputés ou principaux négocians de la nation.

Donnée à Paris le 25 Mai 1722.

LOUIS par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre : A tous ceux qui ces présentes Lettres verront, Salut. Le feu Roi notre très-honoré Seigneur & Bisayeul, ayant prescrit par l'article XIII du titre IX de l'Ordonnance de la marine du mois d'Août 1681, que les jugemens des Consuls de la nation Françoise établis dans les pays étrangers, seront exécutés par provision en matiere civile en donnant caution, pourvu qu'ils soient donnés avec les députés, & quatre notables de la nation. Il nous a été représenté qu'il est impossible de rassembler dans la plûpart des Consulats ce nombre de personnes pour juger les différentes contestations & procès dont la connoissance appartient aux Consuls. Que dans la plus grande partie des ports où ils sont établis, il ne se trouve pas un pareil nombre de François capables de donner leurs avis sur les procès ; que ce manque des Juges a souvent donné lieu à des contestations qui ont causé du préjudice à nos Sujets, & empêché la décision de leurs affaires, & que ledit article XIII ayant déterminé un plus grand nombre de Juges que dans aucune des Jurisdictions subalternes du Royaume, il seroit nécessaire de réduire ces Juges au nombre de trois, & de déroger à cet effet à ladite Ordonnance de 1681. A ces causes, de l'avis de notre très-cher & très-amé Oncle le Duc d'Orleans petit-Fils de France Regent ; de notre très-cher & très-amé Oncle le Duc de Chartres premier Prince de notre Sang ; de notre très-cher & très-amé Cousin le Duc de Bourbon ; de notre très-cher & très-amé Cousin le Comte de Charollois, de notre très-cher & très-amé Cousin le Prince de Conti, Princes de notre Sang ; de notre très-cher & très-am Oncle le Comte de Toulouse Prince légitimé, & autres grands & notables pesonnages de notre Royaume, nous avons par ces présentes signées de notre main, dit & déclaré, disons & déclarons, voulons & nous plait, que les Consuls de la Nation Françoise établis dans les pays étrangers donnent à l'avenir leurs Sentences sur les affaires civiles dont la connoissance leur est attribuée, en appellant à leurs jugemens les deux députés de la nation, ou à leur défaut deux des principaux négocians François, sans qu'ils ayent besoin d'en appeller un plus grand nombre, dont nous les avons dispensé, & dispensons. Ordonnons que les jugemens desdits Consuls seront exécutés par provision en donnant caution, pourvû qu'ils soient rendus avec lesdits deux députés, ou principaux négocians de la nation, & ce nonobstant ce qui est porté par l'article XIII du titre IX de l'Ordonnance de la Marine de 1681, auquel nous dérogeons à cet égard seulement. Si donnons en mandement à nos amés & feaux Conseillers les gens tenant notre Cour de Parlement à Paris, que ces Présentes ils ayent à faire lire, publier & enregistrer, & le contenu en icelles, garder, observer, & exécuter selon leur forme & teneur ; Car tel est notre plaisir, en témoin de quoi nous avons fait mettre notre Scel à cesdites présentes. Donnée à Paris le vingt-cinquieme jour de Mai, l'an de grace mil sept cent vingt-deux, & de notre regne le septieme. *Signé* LOUIS. *Et sur le repli*, par le Roi, LE DUC D'ORLEANS Regent, présent. FLEURIAU. Et scellée du grand Sceau de cire jaune.



ARTICLE

ARTICLE XIV.

ET où il écheroit peine afflictive, ils instruiront le procès & l'envoyeront avec l'accusé dans le premier vaisseaux de nos sujets faisant son retour en notre Royaume, pour être jugé par les Officiers de l'Amirauté du premier port où le vaisseau fera sa décharge.

DANS les matieres où il échoit peine afflictive, ce qui dépend de la nature du crime dont l'accusé est prévenu, les Consuls n'ont droit que d'instruire le procès par informations, décret, interrogatoire, récolement & confrontation, sans pouvoir le juger, soit pour condamner, soit pour absoudre; la raison est que pour juger des procès de cette nature il faut être gradué, & qu'il ne seroit pas possible de trouver dans les Consulats le nombre de gradués requis par nos Ordonnances.

Quoiqu'il en soit, la Loi est écrite; les Consuls n'ont pas le pouvoir de juger les procès criminels où il échoit peine afflictive. Ils doivent alors se borner à l'instruction, & lorsqu'elle est achevée l'envoyer avec l'accusé s'il a pu être arrêté & constitué prisonnier, dans le premier vaisseau François faisant son retour en France, pour être le jugement rendu par les Officiers de l'Amirauté du premier port où le vaisseau fera sa décharge, que ce soit là le lieu de sa destination ou un autre, & non s'il ne fait qu'y relâcher. De sorte que c'est le port précisément où se fait la décharge qui donne l'attribution aux Juges de l'Amirauté; & en cette partie l'Amirauté de Marseille n'a pas d'attribution privilégiée, quoique l'affaire vienne des Echelles du Levant.

Du reste comme l'article ne distingue point les crimes commis par des François domiciliés & établis dans les ports du Consulat, de ceux dont se seront rendus coupables, les maîtres & les gens des équipages des vaisseaux commerçans dans les mêmes ports; il faut dire que les Officiers de l'Amirauté ont droit d'en connoître aussi sans distinction ni exception; les habitans François des pays de Consulat, étant à cet égard censés faire partie des navigateurs qui fréquentent les mêmes pays.



ARTICLE XV.

POURRONT auffi les Confuls après information faite, & par l'avis des Députés de la nation, faire fortir des lieux de leur établiffement les François *de vie & conduite fcandaleufe.* Enjoignons à tous Capitaines & Maîtres de les embarquer fur les ordres du Conful, à peine de cinq cens livres d'amende applicable au rachat des Captifs.

CE n'eft ici qu'un fait de police, & voilà pourquoi fur une fimple information contenant les preuves de la vie & conduite fcandaleufe de quelqu'un des nationaux; le Conful avec l'avis des deux Députés de la nation, eft autorifé à faire fortir du lieu, à expulfer les fcandaleux. Ce n'eft pas tout, comme le fimple changement de lieu ne remédieroit pas au mal, parce que ce fcandaleux porteroit ailleurs le trouble dans la fociété, par le mauvais exemple de fes défordres; le Conful eft autorifé à l'envoyer en France, & à cet effet tout Capitaine de navire prêt à partir, eft obligé de s'en charger & de le prendre fur fon bord, aux premiers ordres du Conful, à peine de 500 livres d'amende.

Pour la régularité, il convient que fur l'information, il intervienne un jugement de la part du Conful & des deux Députés, portant la peine du banniffement du fcandaleux; qu'en le remettant au Maître ou Capitaine qui eft obligé de s'en charger fur les ordres du Conful, il lui foit délivré en même temps une copie du jugement, & du procès-verbal portant remife du banni entre fes mains, avec une note du tout à la fuite de fon rôle d'équipage.

Au refte, ces termes, *vie & conduite fcandaleufe*, font applicables à ceux dont l'humeur fâcheufe, trouble la fociété par des querelles & des infultes fréquentes, que les punitions ordinaires ne peuvent réprimer, auffi-bien qu'à ceux dont la conduite licentieufe & débauchée eft un fujet de fcandale continuel.

Quant à l'application de l'amende, elle ne regarde que les Confulats des Echelles du Levant ou des côtes d'Afrique & de Barbarie, comme il a été obfervé fur l'article 4 ci-deffus.

Il n'eft point parlé ici de l'indemnité du Capitaine ou Maître de navire pour les vivres qu'il aura à fournir au banni durant la traverfée; cependant cette indemnité lui eft dûe tant dans les principes du droit que par argument de l'article 28, tit. 1. du liv. 8, de l'Ordonnance du 15 Avril 1689, où il eft queftion des matelots François étant dans les pays étrangers que les Capitaines de navires doivent embarquer leur étant préfentés par les Confuls de la nation Françoife, fous pareille peine de 500 livres d'amende. Il y eft dit » que » la dépenfe pour les vivres que les Capitaines fourniront aux matelots, leur » fera payée du jour de l'embarquement par les Intendans de Marine, fur les » certificats des Confuls. » Depuis ce temps-là, par Ordonnance du 25 Juillet 1719, cette indemnité du Capitaine a été réglée à 6 fols par jour pour

chaque matelot, tant pour leur passage que pour leur nourriture pendant tout le temps qu'ils seront sur le navire, payable ladite indemnité ou rétribution par le Trésorier de la Marine, sur les certificats d'embarquement & de débarquement visés par l'Intendant de la Marine.

Mais la dépense du passage des hommes chassés des Consulats en conséquence du présent article, ne doit pas être pour le compte du Roi, comme celle des matelots, s'ils n'ont pas de quoi y fournir. Elle ne peut être regardée que comme une avarie à supporter par le général de la nation, comme ayant intérêt d'être délivrée de la contagion du mauvais exemple de ces hommes dangereux.

Pour le nombre des matelots que chaque Capitaine est tenu de prendre dans les pays étrangers. Voir l'article 10 du titre des matelots ci-après, où seront rapportées les Ordonnances des 14 Février 1686, & 15 Juillet 1698, avec celle déjà citée du 25 Juillet 1719.

Les François naturels ou naturalisés qui auront refusé d'exécuter les Ordonnances, & de se soumettre aux ordres du Roi qui leur auront été notifiés par le Consul, ne sont pas précisément dans le cas d'être bannis & renvoyés en France; mais ils doivent être déférés par le Consul à l'assemblée de la nation, & déclarés exclus du corps national, sans pouvoir y rentrer dans la suite que par un ordre exprès de Sa Majesté. Article 27 de l'Ordonnance du 24 Mai 1728.

ARTICLE XVI.

LEs Consuls commettront tant à l'exercice de la Chancellerie, que pour l'exécution de leurs jugemens & des autres actes de justice, telles personnes qu'ils en jugeront capables, auxquelles ils feront prêter le serment, & dont ils demeureront civilement responsables.

LE droit attribué par cet article aux Consuls, de commettre à l'exercice de la Chancellerie, qui emporte tout-à-la fois le titre de Greffier & de Notaire public du Consulat, telles Personnes qu'ils en jugeroient capables, étoit une prérogative trop brillante & en même temps trop sujette à abus pour subsister toujours. Et c'est pour cela que par Edit du mois de Juillet 1720, le Roi s'est expressément réservé la faculté de nommer à l'avenir à la place de Chancelier dans tous les Consulats des Echelles du Levant & de Barbarie, avec défenses à toutes personnes de prendre la qualité de Chancelier n'y d'en faire les fonctions sans en avoir obtenu un brevet de Sa Majesté; sauf en cas d'absence ou de mort du Chancelier, que le premier des Députés pourra le représenter & en faire ses fonctions, jusqu'à ce que le Roi y ait pourvu.

Quoique cet Edit ne parle que des Consulats des Echelles du Levant & de Barbarie, il n'est pas douteux que son effet ne s'étende aussi dans tous les autres Consulats établis chez les Princes Chrétiens; & s'il n'y a pas été

fait mention de ceux-ci, c'eſt vraiſemblablement que le Roi étoit déjà en poſſeſſion d'y nommer les Chanceliers.

Au reſte, l'Edit n'ayant pour objet que cette nomination, il a laiſſé ſubſiſter notre article pour le ſurplus; c'eſt-à-dire, que le Conſul a conſervé le droit de recevoir le ſerment du Chancelier conſidéré ſoit comme Greffier, ſoit comme Notaire, parce qu'il eſt réellement ſon juge : de même que le droit de commettre qui il lui plaira pour ſignifier ſes jugemens & les mettre à exécution auſſi-bien que les autres actes de juſtice, après leur avoir également fait prêter le ſerment ordinaire : à la charge toutefois de demeurer civilement reſponſable des prévarications qu'ils pourront commettre, puiſque notre article le décide de la ſorte; ce qui pourtant ne peut regarder celles du Chancelier puiſqu'il n'eſt plus du choix du Conſul, & même paroît un peu rude par rapport à ceux qu'il prend pour ſervir de Sergens ou d'Huiſſiers, à moins en tout cas qu'il ne s'agiſſe de recouvrement de deniers qu'il les chargera de faire.

ÉDIT DU ROI,

Portant que le Chancelier des Conſulats des Echelles de Levant & de Barbarie, ſeront pourvus de Brevets du Roi.

Donné à Paris au mois de Juillet 1720.

LOUIS, par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre : A tous préſens & à venir, Salut. L'expérience ayant fait connoître pluſieurs inconvéniens dans l'exécution de l'article XVI. du titre IX de l'Ordonnance de 1681, par lequel il eſt dit que les Conſuls commettront, tant à l'exercice de la Chancellerie, que pour l'exécution de leurs jugemens, telles perſonnes qu'ils jugeront capables, auxquelles ils feront prêter le ſerment, & dont ils demeureront civilement reſponſables. Etant d'ailleurs informé que le nombre de nos ſujets établis dans les Echelles du Levant & de Barbarie, eſt conſidérablement augmenté : comme les Chanceliers ſont dépoſitaires des contrats des familles & des jugemens rendus par nos Conſuls ſur les conteſtations qui ſurviennent entre noſdits ſujets, nous avons eſtimé qu'on ne pouvoit avoir trop d'attention au choix de ceux qui doivent en exercer les fonctions, & qu'il ſeroit plus convenable de nous en réſerver la nomination, en ordonnant qu'à l'avenir aucun ne pourra être reçu ni admis en qualité de Chancelier dans leſdites Echelles, ſans en avoir été pourvu par brevets ſignés de nous. A ces cauſes, & autres conſidérations à ce nous mouvans, de l'avis de notre très-cher & très-amé Oncle le Duc d'Orleans, Petit-Fils de France Régent; de notre très-cher & très-amé Oncle le Duc de Chartres, premier Prince de notre Sang; de notre très-cher & très-amé Couſin le Duc de Bourbon; de notre très-cher & très-amé Couſin le Comte de Charolois, de notre très-cher & très-amé Couſin le Prince de Conty, Princes de notre Sang; de notre très-cher & très-amé Oncle le Comte de Toulouſe Prince légitimé, & autres Pairs de France, grands & notables Perſonnages de notre Royaume, Nous avons dit, déclaré & ordonné, & par ces préſentes ſignées de notre main, diſons, déclarons & ordonnons, voulons & nous plaît, qu'à l'avenir aucune perſonne ne puiſſe prendre la qualité de Chancelier dans les Echelles de Levant & de Barbarie, ni en faire les fonctions, qu'elle n'ait été nommée par nous, & que nous ne lui ayons accordé un brevet ſigné de nous. En conſéquence faiſons défenſe aux Conſuls deſdites Echelles, de commettre à l'exercice de la Chancellerie de leur Conſulat, & ce nonobſtant l'article XVI du titre IX de l'Ordonnance de 1681, auquel nous avons dérogé à cet effet; ordonnons qu'en cas d'abſence ou de mort deſdits Chanceliers, le premier député de la nation exerce les fonctions de Chancelier juſqu'à ce que

nous y ayons pourvu. Si donnons en mandement à nos amés & féaux Conseillers les gens tenans notre Cour de Parlement à Paris, que ces Présentes ils ayent à faire lire, publier & enregistrer, & le contenu en icelles garder & observer selon sa forme & teneur; aux copies desquelles collationnées par l'un de nos amés & féaux Conseillers-Secrétaires, voulons que foi soit ajoutée comme aux Originaux : car tel est notre plaisir; & afin que ce soit chose ferme & stable à toujours, nous avons fait mettre notre scel à cesdites Présentes. Donné à Paris au mois de Juillet, l'an de grace mil sept cens vingt, & de notre regne le cinquieme. *Signé*, LOUIS, *Et sur le repli*, Par le Roi, LE DUC D'ORLEANS Régent, présent. FLEURIAU. *Visa*, DAGUESSEAU. Et scellé du grand sceau de cire verte, en lacs de soye rouge & verte.

Registrées, ouï, & ce requerant le Procureur-Général du Roi, pour être exécutées selon leur forme & teneur, & copies collationnées envoyées aux Sieges des Amirautés du ressort, pour y être lues, publiées & registrées. Enjoint aux Substituts du Procureur-Général du Roi d'y tenir la main, & d'en certifier la Cour dans un mois, suivant l'Arrêt de ce jour. A Paris en Parlement, le sixieme Mars mil sept cent vingt-un. Signé, GILBERT

ARTICLE XVII.

LEs droits des actes & expéditions de la Chancellerie seront par eux réglés, de l'avis des Députés de la nation Françoise & des plus anciens marchands; le tableau en sera mis au lieu le plus apparent de la Chancellerie, & l'extrait en sera envoyé incessamment par chaque Consul au Lieutenant de l'Amirauté & aux Députés du commerce de Marseille.

QUOIQUE ce ne soit plus aux Consuls à nommer à la place de Chancelier, ils n'ont pas moins le pouvoir en qualité de juges, de régler les droits & émolumens de la Chancellerie, tant pour l'expédition des jugemens que des autres actes. Mais ce réglement, ils n'ont pas la faculté de le faire seuls, ils ne le peuvent que de l'avis des deux Députés & de quatre des plus anciens & principaux négocians du corps de la nation, suivant l'article 33 de l'Ordonnance du 24 Mai 1728, qui supplée au silence gardé par notre article au sujet du nombre des négocians qu'il faut appeller pour dresser le tarif des droits de la Chancellerie.

Ce tarif ainsi réglé doit être exposé dans le lieu le plus apparent du Bureau de la Chancellerie, afin que chacun puisse savoir ce qu'il a à payer pour chaque acte & expédition; & l'extrait, c'est-à-dire, une copie en forme de ce tarif, doit être envoyée, savoir pour les Echelles du Levant & des côtes d'Afrique & de Barbarie, au Lieutenant de l'Amirauté & aux Députés du commerce de Marseille, parce que c'est-là que correspondent tous les Consulats de ces pays; & pour les Consulats établis chez les Princes Chrétiens, au Secrétaire d'Etat ayant le département de la Marine, aux termes dudit article 33 de l'Ordonnance de 1728.

Ce n'est pas que le tarif une fois arrêté, ne puisse varier dans la suite par diminution ou augmentation des droits suivant les circonstances; mais il n'y pourra être fait aucun changement qu'avec les mêmes formalités prescrites par cet article, & qu'à la charge de la même notoriété.

Du reste, suivant l'obligation imposée en général à tous Greffiers de même qu'aux Receveurs publics, le Chancelier doit faire mention sur chacune de ses expéditions, de la somme qui lui aura été payée pour ses droits, afin qu'on puisse vérifier, s'il n'a rien exigé au delà de ce qui lui étoit dû. *Vide suprà* les articles 4 & 14 du tit. du Greffier.

ARTICLE XVIII.

LEs appellations des jugemens des Consuls établis tant aux Echelles du Levant qu'aux côtes d'Afrique & de Barbarie, ressortiront au Parlement d'Aix, & toutes les autres au Parlement le plus proche du Consulat où les Sentences auront été rendues.

TOUTES les Sentences des Consuls étant exécutoires par provision en matiere civile moyennant caution, il n'auroit pas été naturel que les appellations en pussent être portées ailleurs qu'aux Parlemens.

En matiere criminelle, il n'y a pas lieu à l'appel à l'égard des Consuls, puisqu'ils jugent en dernier ressort dans les cas où il n'échoit aucune peine afflictive, & que dans ceux qui méritent peine afflictive ils n'ont pas le pouvoir de juger, n'ayant droit que de faire l'instruction, qu'ils doivent envoyer ensuite avec l'accusé, en France pour y être jugé par les Officiers de l'Amirauté sauf l'appel. Tout cela est ainsi réglé par les articles 13 & 14 ci-dessus.

Par celui-ci, qui n'a donc pour objet que les appellations des jugemens rendus par les Consuls en matiere civile, il est décidé qu'elles seront portées au Parlement d'Aix, par rapport aux Consulats établis tant aux Echelles du Levant qu'aux côtes d'Afrique & de Barbarie; & qu'à l'égard de tous les autres Consulats, les appels des jugemens qui y auront été rendus, seront portés au Parlement le plus proche de chacun de ces Consulats.

La raison de cette attribution par préférence, au Parlement d'Aix, n'est pas qu'il soit précisément le plus proche de toutes les Echelles du Levant & des côtes d'Afrique & de Barbarie; celui de Toulouse pourroit l'emporter de ce côté-là, à certains égards; mais c'est que le commerce des François dans ces pays-là a commencé & s'est toujours soutenu par la correspondance de Marseille, ville qui est du ressort du Parlement d'Aix.

Nous n'avons guere de Consuls ailleurs qu'en Espagne & en Portugal.

Nous n'en avons point en Angleterre ni en Hollande, & ces Puissances n'en ont pas non plus en France. Cela a été ainsi stipulé réciproquement par les traités de Risvik & d'Utrecht; & cela par une nouvelle convention, le contraire ayant lieu auparavant, comme il résulte de l'article 34 du traité de commerce conclu à Nimegue avec les Etats Généraux le 10 Août 1678.

Au reste nul Consul ne peut être établi chez un Prince étranger sans son consentement, ou si cela n'a été réglé par quelque traité; & encore malgré toute convention, le Consul nommé par son maître, est-il obligé de prendre *l'exequatur* du Prince dans les Etats duquel il doit exercer ses fonctions, l'attache de l'Amiral, & faire enregistrer le tout au Greffe de l'Amirauté du

lieu de sa résidence, avant de pouvoir prendre cette qualité, comme il a été observé dans la préface de ce titre & sur l'article 3.

ARTICLE XIX.

EN cas de contestation entre les Consuls & les Négocians tant aux Echelles du Levant, qu'aux côtes d'Afrique & de Barbarie, pour leurs affaires particulieres, les parties se pourvoiront au Siege de l'Amirauté de Marseille.

C'EST sans doute en considération de ce que le commerce de Marseille a formé & toujours soutenu, celui des François tant aux Echelles du Levant qu'aux côtes d'Afrique & de Barbarie, que notre Ordonnance par un privilege bien flateur pour l'Amirauté de Marseille, lui a attribué la connoissance des contestations qui pourroient s'élever entre les Consuls & les Négocians de ces pays-là pour leurs affaires particulieres.

Je dis que c'est-là un privilege bien flateur; car enfin il pouvoit très-bien être ordonné que ces contestations seroient, réglées ou dans une assemblée générale du corps de la nation, ou par un certain nombre de Commissaires nommés aussi dans une assemblée générale pour les juger, sauf l'appel au Parlement.

Il n'est point parlé des Vice-Consuls; mais la décision de notre article y est applicable, parce que dans leurs Vice-Consulats, quoique subordonnés aux Consuls, ils ont la même autorité qu'eux, de sorte que s'ils ont des contestations avec des Négocians, c'est à l'Amirauté de Marseille tout de même qu'elles doivent être jugées.

A l'égard des Chanceliers, c'est autre chose, rien n'empêchant que les Consuls comme leurs juges naturels, n'ayant droit de juger leurs contestations, avec des négocians, tout comme les causes des autres particuliers.

Ces contestations au reste que suppose notre article, doivent s'entendre non-seulement de celles qui peuvent concerner les droits du Consul; mais encore de toutes autres de quelque nature qu'elles puissent être.

Le privilege de l'Amirauté de Marseille ne se borne pas là encore, au sujet de ces Consuls des Echelles du Levant & des côtes d'Afrique & de Barbarie; le Réglement du premier Mars 1716, veut qu'en cas de contravention de leur part aux dispositions des articles 9 & 10, le procès leur soit fait & parfait à l'Amirauté de Marseille, aux Officiers de laquelle la connoissance de ces sortes de délits est attribuée privativement à tous autres Juges; ce qui ne doit s'entendre néanmoins que sauf l'appel au Parlement.



ARTICLE XX.

LE Conſul ſera tenu de faire l'inventaire des biens & effets de ceux qui décéderont ſans héritiers ſur les lieux, enſemble des effets ſauvés des naufrages, dont il chargera le Chancelier au pied de l'inventaire, en préſence de deux notables marchands qui le ſigneront.

LES diſpoſitions de cet article, des deux ſuivans & du 24, ſeroient inutiles par rapport aux François qui décedent dans les pays de Conſulat, ſi leur ſucceſſion étoit ſujette au droit d'aubaine envers les Souverains des lieux; mais par les capitulations anciennes concluës entre nos Rois & les Empereurs Ottomans, renouvellées par celles du 20 Mai 1604, & du 5 Juin 1673 article 28, de l'une & de l'autre, il a conſtamment été ſtipulé que les François auroient toute liberté de teſter dans les Etats du Grand-Seigneur, & que les biens qu'ils y laiſſeroient, mourans *ab inteſtat*, ſeroient recueillis par les Conſuls, pour les faire paſſer à leurs héritiers; ce qui a depuis ſervi de loi chez tous les Princes Chrétiens, l'uſage s'en étant établi par-tout d'un conſentement unanime. De ſorte que dès qu'un Souverain permet qu'il s'établiſſe un Conſul dans ſes Etats, il renonce tacitement au droit d'aubaine ſur les biens tant de ce Conſul, que de tous ſes nationaux commerçans, qu'ils ſoient domiciliés dans le même lieu, ou qu'ils ne faſſent qu'y trafiquer, ſans intention de s'y fixer. Et c'eſt ainſi qu'il faut reſtreindre ce que diſent nos Auteurs au ſujet du droit d'aubaine ſur les biens des marchands étrangers établis en France qui y décedent. Toutefois cette exception n'a lieu que pour les meubles & effets comme il ſera obſervé dans la ſuite.

Alors c'eſt au Conſul ou à ſon repréſentant, à veiller à la conſervation des biens du décédé de ſa nation, ſans que la juſtice du lieu ait droit de s'en mêler, non plus qu'en cas de naufrage, ſi ſon ſecours n'eſt imploré par le Conſul même.

Aux termes de notre article, le Conſul ou à ſon défaut le premier des Députés en exercice, eſt obligé en ce cas de faire un inventaire fidele & exact des biens & effets de celui de ſa nation qui eſt décédé ſans héritiers ſur les lieux; car s'il y a quelque légitime héritier ſur le lieu, il eſt évident que le Conſul n'a rien à faire, à moins qu'il ne ſoit requis de la part des créanciers d'appoſer les ſcellés ſur les meubles & effets du défunt.

En cas de naufrage, c'eſt au Conſul tout de même à travailler au ſauvement des effets, en obſervant ce qui eſt preſcrit à ce ſujet aux Officiers de l'Amirauté dans le titre des naufrages ci-après; & l'inventaire qu'il eſt tenu d'en faire auſſi-bien que des effets du défunt, pour être régulier, doit être fait avec le Chancelier qu'il chargera de la garde des effets en qualité de Greffier, & avec deux notables marchands qui ſigneront avec lui & avec le Chancelier, d'où il s'enſuit qu'il ne peut prendre pour témoins que des marchands qui ſachent ſigner.

A Marſeille

A Marseille, en vertu de l'Edit du Port-Franc de 1669, tous marchands étrangers sont exempts du droit d'aubaine, qu'il y ait un Consul de leur nation, ou non. La même exemption a lieu pour les marchands étrangers établis à Lyon. Rousseau de Lacombe, recueil de Jurisprudence, *verbo* Aubaine, sect. 1, n. 9, *fol.* 48. Mais ce n'est que pour les meubles & nullement pour les immeubles & les rentes constituées. La raison est que l'exemption n'est fondée que sur la faveur du commerce & que des fonds employés en acquisition d'héritages ou de rentes, dans les pays au moins où elles sont immeubles, sont des objets étrangers au commerce. C'est aussi de cette maniere qu'il faut entendre l'exemption du droit d'aubaine à l'égard des marchands étrangers qui décedent dans un lieu où ils ont un Consul.

ARTICLE XXI.

SI toutefois le défunt avoit constitué un Procureur pour recueillir ses effets, ou s'il se présente un Commissionnaire porteur du connoissement des marchandises sauvées, les effets leur seront remis.

LE défunt ayant constitué un Procureur pour recueillir ses effets en cas de mort, il n'est plus question alors d'inventaire à faire de la part du Consul; son pouvoir ou son obligation cesse en ce cas, parce que le Procureur représente le défunt ou ses héritiers.

Il en seroit de même si le défunt par son testament avoit nommé un exécuteur testamentaire, quoique celui-ci soit obligé de droit de faire un inventaire; parce que ce n'est point au Consul à examiner sa conduite, le défunt lui ayant donné sa confiance, & que d'ailleurs l'exécuteur testamentaire peut faire faire l'inventaire par le Chancelier en qualité de Notaire sans l'intervention du Consul.

Mais ce seroit autre chose si le défunt n'eût point nommé d'exécuteur testamentaire, quoique par son testament il auroit fait quelqu'un du lieu son légataire universel. La raison est que le légataire n'est pas saisi des biens de la succession comme l'exécuteur testamentaire, & que son legs étant sujet à délivrance de la part de l'héritier, qui peut avoir des moyens pour contester le testament, il importe dans l'incertitude de veiller aux intérêts de l'héritier.

Dans ce cas donc, il est du devoir du Consul, sans s'arrêter au testament d'apposer les scellés dans la maison du défunt, & de faire l'inventaire des effets de la maniere prescrite par l'article précédent.

Quant aux effets sauvés du naufrage, non-seulement il est décidé tout de même dans le titre des naufrages ci-après, qu'ils seront remis & délivrés aux Commissionnaires porteurs des connoissemens des marchandises & d'autres pieces suffisantes pour justifier le droit des réclamateurs: mais encore l'article 17 porte que si lors de l'échouement les propriétaires ou Commissionnaires se présentent, &c. les Officiers de l'Amirauté seront obligés de se retirer & de leur laisser la liberté entiere de sauver les effets; décision qu'il convient de rapprocher du présent art. pour suppléer à son silence à cet égard, & conclure que le Consul n'aura pas droit en ce cas de faire l'inventaire des effets qui seront sauvés.

ARTICLE XXII.

SERA tenu le Conſul d'envoyer inceſſamment copie de l'inventaire des biens du décédé & des effets ſauvés des naufrages aux Officiers de l'Amirauté & aux Députés du Commerce de Marſeille, auxquels nous enjoignons d'en avertir les intéreſſés.

POUR l'envoi qui doit être fait ſuivant cet article, aux Officiers de l'Amirauté & aux Députés du Commerce de Marſeille; cela ne regarde encore que les Conſuls des Echelles du Levant & des côtes d'Afrique & de Barbarie. Les Conſuls des autres pays doivent envoyer les copies de ces inventaires au Secrétaire d'Etat ayant le département de la marine, qui ordonnera ſur cela de faire les proclamations & perquiſitions convenables, pour avertir ceux qui auront droit de réclamer les effets.

Par cette Ordonnance & par les Réglemens poſtérieurs, il y a deux ans pour réclamer les ſucceſſions, & un an ſeulement pour la réclamation des effets naufragés : mais il ſemble que dans le cas préſent, ces délais ne doivent ſe compter que du jour que l'ouverture de la ſucceſſion, ou l'accident du naufrage aura été rendu notoire en France. Après tout, il n'y a point de fatalité attachée à ces délais. *Vide infrà* les obſervations ſur l'art. 36 du tit. des naufrages.

ARTICLE XXIII.

TOUS Actes expédiés dans les pays étrangers où il y aura des Conſuls, ne feront aucune foi en France s'ils ne ſont par eux légaliſés.

CETTE diſpoſition a été renouvellée & confirmée par l'article 32 de l'Ordonnance du 24 Mai 1728; & en cela il n'y a rien de nouveau ni d'extraordinaire, le Chancelier étant tout-à-la fois Greffier & Notaire. Or les expéditions delivrés en France par les Greffiers ou les Notaires ne font foi par nos Ordonnances, ni hors du Royaume ni hors de leur diſtrict, qu'elles ne ſoient légaliſés par le Juge ordinaire de leur domicile.

Dans les pays étrangers où il n'y a pas de Conſul Juge ordinaire de la nation, il faut faire légaliſer les actes par l'Ambaſſadeur, Réſident ou Envoyé du Roi; ou ſi cela n'eſt pas praticable, par un certain nombre de notables négocians de la nation.

On comprend que dans l'abſence du Conſul, le premier Député qui le repréſente peut légaliſer les Actes, & que dans tous les cas il faut que la légaliſation ſoit accompagnée du ſceau public, dont on a accoutumé de ſe ſervir dans le lieu.

ARTICLE XXIV.

LEs testamens reçus par le Chancelier dans l'étendue du Consulat, en présence du Consul & de deux témoins, & signés d'eux, seront réputés solemnels.

AINSI un testament revêtu de ces formalités est valable par-tout, quelque disposition que le testateur ait faite de ses biens, puisqu'il a toute l'authenticité qu'un testament peut avoir. Il est même plus solemnel que ne le sont les testamens ordinaires faits en France, puisque le Chancelier est Notaire en même temps que Greffier, & qu'ainsi deux témoins avec lui devroient suffire, sans la présence du Consul ou de son représentant.

Cependant puisque la loi est écrite, il faut s'y tenir, & dire en conséquence, que le testament ne seroit pas valable, s'il n'étoit pas fait en présence du Consul ou son représentant, quoique à sa place on auroit appellé un troisieme témoin.

Du reste le Chancelier ne peut recevoir le testament que dans l'étendue de son Consulat; & comme l'article porte que le testament sera signé de deux témoins, aussi-bien que du Consul & du Chancelier, il s'ensuit contre le sentiment du Commentateur, qu'on ne peut y appeller que des témoins qui sachent signer & qui ayent d'ailleurs les qualités requises par l'Ordonnance de 1735, art. 39 & suiv. Mais à l'égard du testateur, il n'est nullement nécessaire ni qu'il soit domicilié dans l'étendue du Consulat ni qu'il sache signer; il suffira de l'interpeller de signer, & de déclarer la cause pour laquelle il n'aura pas signé comme on doit en user au sujet des testamens passés en France.

Encore une fois le testament fait aux termes de cet article est un vrai testament solemnel, d'une autre espece par conséquent que le testament d'un homme embarqué dans un vaisseau pour un voyage sur mer, qui fait avec moins d'authenticité, a aussi des effets limités; *infrà* liv. 3, tit. 11, art. 2. Au lieu que celui dont il s'agit doit valoir pour tous les biens dont le testateur aura disposé quelque part qu'ils soient situés, si les coutumes des lieux de leur situation n'y forment pas quelque obstacle, en ordonnant la réduction des legs.

Et comme cet article ne parle point des formalités de *dicté*, *nommé*, *lu & relu*, il s'ensuit que leur omission n'empêchera nullement le testament de valider, puisque ce ne sont pas des formalités d'Ordonnance. Il sera bon néanmoins qu'il paroisse dans le testament que le testateur aura dicté ses volontés au Chancelier, & que celui-ci en aura donné lecture, conformément à l'art. 23 de l'Ordonnance du mois d'Août 1735.

A l'égard du testament olographe, rien ne peut empêcher un François d'en faire un en pays de Consulat, au lieu d'un testament solemnel, si par la coutume ou la loi statuaire du pays, où il avoit son domicile avant de passer dans le lieu du Consulat, il a eu la faculté de tester de cette maniere. *Secùs è contrà.*

ARTICLE XXV.

LEs polices d'aſſurances, les obligations à groſſe aventure ou à retour de voyage, & tous autres contrats maritimes pourront être paſſés en la Chancellerie du Conſulat, en préſence de deux témoins qui ſigneront.

NON-ſeulement les contrats maritimes, mais encore tous autres contrats pourront être reçus entre les François, par le Chancelier du Conſulat. Savari, liv. 5, chap. 2, pag. 705. Et non-ſeulement encore le Chancelier a le pouvoir de les recevoir; mais même il eſt défendu aux François de paſſer aucuns actes abſolument pardevant les Notaires publics des lieux, à peine de nullité deſdits Actes. Article 31 de l'Ordonnance du 24 Mai 1728.

Nouvelle preuve par conſéquent que le Chancelier eſt tout-à-la fois le Notaire & le Greffier de la nation, & qu'il eſt autoriſé à faire toutes les fonctions qui dépendent de l'un & de l'autre miniſtere; d'où il s'enſuit, comme le remarque fort judicieuſement le Commentateur, auſſi-bien que Decormis, tom. 2, pag. 1315, que les actes reçus par le Chancelier emportent hypotheque, & ſont auſſi exécutoires ſur les biens des obligés, quelque part qu'ils ſoient ſitués, que s'ils étoient paſſés pardevant des Notaires en titre d'office. Cela fait d'autant moins de difficulté, que les Chanceliers ſont à préſent à la nomination du Roi.

Sur ce plan il y a lieu d'être ſurpris de ce que dans l'article précédent la préſence du Conſul eſt requiſe pour la validité du teſtament ſans ſe contenter de l'aſſiſtance de deux témoins.

Du reſte comme notre article exige tout de même la ſignature des deux témoins, on ne peut pas admettre cette reſtriction, *s'ils ſavent ſigner.* Ce n'eſt que pour les parties qu'il convient de la ſuppléer, parce qu'un homme ne peut pas être privé de la faculté de contracter ſous prétexte qu'il ne ſait pas ſigner. Mais la liberté des contrats n'eſt pas altérée ni gênée, en impoſant la condition de n'y appeller que des témoins qui ſavent ſigner; & lorſque la loi s'en eſt expliquée nettement, il n'eſt pas permis de chercher à l'éluder. D'ailleurs il eſt très-facile aujourd'hui de trouver par-tout des témoins qui ſachent ſigner; & quand bien même notre article n'exigeroit pas la ſignature des deux témoins, il faudroit du moins, ſuivant nos Ordonnances, que l'un d'eux ſignât pour la validité de l'acte.

Obſerver encore que le pouvoir donné par cet article, au Chancelier, de recevoir les polices d'aſſurances & autres contrats maritimes, n'empêche nullement les parties de les paſſer ſous ſignature privée, ſuivant la faculté que leur en accorde la préſente Ordonnance, conformément au droit commun.



ARTICLE XXVI.

LE Chancelier aura un regiſtre coté & paraphé en chaque feuillet par le Conſul & par le plus ancien desDéputés de la nation, ſur lequel il écrira toutes les Délibérations & les Actes du Conſulat, enregiſtrera les polices d'aſſurances, les obligations & contrats qu'il recevra, les connoiſſemens ou polices de chargement qui ſeront dépoſés en ſes mains par les mariniers & paſſagers, l'arrêté des comptes des Députés de la nation & les teſtamens & inventaires des délaiſſés par les défunts ou ſauvés des naufrages, & généralement les Actes & procédures qu'il fera en qualité de Chancelier.

TOUT cela eſt dans l'ordre & de regle générale, excepté qu'il eſt requis ici que le regiſtre du Chancelier ſoit coté & paraphé tant par le Conſul que par le premier des Députés en exercice; tandis que dans toutes les Juriſdictions, il ſuffit que les regiſtres des Greffiers ſoient cotés & paraphés par le premier Officier du Siege. L'article 28 de l'Ordonnance du 24 Mai 1728, veut même que le regiſtre dont il s'agit ſoit coté & paraphé par les deux Députés en exercice avec le Conſul; ce qui eſt tout propre à faire croire que l'expérience a appris qu'il pouvoit y avoir de la colluſion & de l'intelligence entre le Conſul & le Chancelier, & qu'il étoit à propos d'y remédier.

D'un autre côté l'obligation impoſée au Chancelier, non-ſeulement d'écrire ſur ſon regiſtre les délibérations & les Actes du Conſulat; mais encore d'y enregiſtrer les polices d'aſſurances, les obligations de groſſe aventure & autres contrats qu'il recevra, enſemble les connoiſſemens qui ſeront dépoſés entre ſes mains par les mariniers & paſſagers, & tous autres actes, & une précaution ſagement priſe pour la ſûreté publique, en ce qu'elle prévient la ſuppreſſion, la ſuppoſition ou l'antidate, pourroit ſans cela être faite, de ces actes au préjudice des parties intéreſſées; & certainement il ſeroit très à ſouhaiter qu'il en fût de même par-tout; c'eſt-à-dire, que les Notaires fuſſent obligés d'écrire ſur leur regiſtre courant, tous les actes qu'ils reçoivent, excepté ceux qui ſont de nature à être expédiés en brevet; & qu'à l'égard des polices d'aſſurances, des contrats de prêt à la groſſe & des connoiſſemens; mais ſur-tout des actes des deux premieres eſpeces, qu'ils fuſſent ſujets à être dépoſés & enregiſtrés au Greffe de l'Amirauté du lieu, où l'armement du vaiſſeau auroit été fait, pour éviter les ſurpriſes qui ſont faites au public à cette occaſion, & qui ſont bien plus communes qu'on ne penſe, parce qu'elles n'éclatent que rarement.

Et qu'on ne penſe pas que ſur ce dernier objet, j'aye en vue l'intérêt des Amirautés; car outre que dans mon idée les droits de dépôt & d'enregiſtrement ne devroient regarder que le Greffier; c'eſt qu'on pourroit les modérer, de maniere à n'être point à charge au commerce. Par Edit du mois de Décembre 1657, furent créés en chaque ſiege d'Amirauté, deux offices de Notaires-Greffiers, avec privilege excluſif de recevoir & paſſer tous contrats maritimes,

&c. & d'en tenir regiſtre ; mais cet établiſſement parut ſi dangereux qu'il demeura ſans exécution ; ſur quoi voir l'article 2 du tit. des aſſurances ci-après. Je n'avois donc garde de propoſer le renouvellement de ce projet ; & ſi je me ſuis fixé à la formalité du dépôt & de l'enregiſtrement au greffe de l'Amirauté ; c'eſt que ce parti, pourvu qu'il ne ſoit point queſtion de contrôle ni de ſceau, m'a paru le plus convenable à tous égards & le moins ſujet à allarmer les négocians. Il ne pouvoit en tout cas exciter de plaintes que parmi ceux dont les démarches équivoques craignent la lumiere ; & ceux-là ne méritent pas d'être écoutés. Voir l'art. 68 du même titre des Aſſurances.

Dans les pays de Conſulat, le Conſul étant chargé de la régie des droits des invalides, il doit en tenir un regiſtre en forme qu'il eſt obligé à ſon tour de faire coter & parapher par le Chancelier. Article 6, tit. 10 de l'Edit du mois de Juillet 1720, concernant les invalides. On le trouvera ci-après ſur le tit. des loyers des matelots.

ARTICLE XXVII.

LEs maîtres qui aborderont les ports où il y a des Conſuls de la nation Françoiſe, ſeront tenus en arrivant, de leur repréſenter leurs congés, de faire rapport de leurs voyages & de prendre d'eux en partant un certificat du temps de leur arrivée & départ, & de l'état & qualité de leur chargement.

LA navigation de chaque nation étant aſſujettie à des regles & à des formalités générales & particulieres, il eſt de la ſuite que tout navigateur rende compte de ſa navigation aux Officiers établis par ſon Souverain, pour tenir la main à l'obſervation de ſes regles & formalités, ſans préjudice de celles qu'il doit auſſi obſerver ſuivant les loix & les uſages des différens ports étrangers qu'il peut fréquenter.

Mais pour ſe borner ici à ce qui concerne les pays de Conſulat ; il eſt ordonné par cet article à tout maître, capitaine, ou patron de navire qui y abordera, de ſe préſenter au Conſul du lieu, de lui exhiber le congé qu'il a dû prendre à ſon départ de France, de lui faire le rapport de ſon voyage & de ſes particularités, comme il le feroit ou devroit faire au Greffe de l'Amirauté, s'il étoit dans un port du Royaume ; & à ſon départ de prendre un certificat du même Conſul, contenant la déclaration du temps de ſon arrivée auſſi-bien que de ſon départ, & l'état & qualité de ſon chargement.

Sous prétexte que ces certificats ſont néceſſaires aux maîtres des bâtimens, qui des pays de Conſulat s'en retournent en France, quelques Conſuls s'imaginerent que comme ils tenoient lieu en quelque ſorte de congés ou paſſeports, ils pouvoient effectivement les convertir en congés, & en conſéquence ils ſe mirent en poſſeſſion d'en délivrer. Mais comme en cela ils entreprenoient ſur les prérogatives de la charge d'Amiral, ils ne tarderent pas à être avertis de leur mépriſe, au moyen de l'Ordonnance du 22 Décembre 1686, qui en confirmant M. l'Amiral dans le droit excluſif de donner les congés néceſſaires

pour toute navigation, fit des défenses expresses aux Consuls du Levant & à tous autres, de délivrer aucuns congés ni passe-ports, sous quelque prétexte que ce fût à peine de punition; défenses renouvellées par le Réglement du premier Mars 1716, art. 10, qui a ajouté, à peine de destitution & de punition exemplaire.

Par l'article 16 du même Réglement, les maîtres de bâtimens doivent s'en retourner en France avec le congé qu'ils ont pris en partant du Royaume, en y joignant le certificat du Consul. Et afin d'éviter toute irrégularité ou omission dans les certificats que doivent donner les Consuls à ce sujet, il en a été dressé des formules que l'on trouve à la suite dudit Réglement. Voir au surplus pour ce qui regarde les Consuls les articles 9 & 19 du même Réglement du premier Mars 1716, rapporté sur l'art. 3 du titre suivant.

Dans les pays où il n'y a pas de Consul de la nation, ni de Vice-Consul, si un Capitaine François est dans le cas d'y faire un rapport, il doit le faire devant le Magistrat du pays; & s'il y manque, ce défaut ne peut être réparé. *Casa regis disc.* 1, n. 38. Arrêt du Parlement d'Aix du 27 Juin 1724, en faveur des assureurs sur le navire *le Victorieux* contre le sieur Sarrebourse & autres assurés, faute par le Capitaine d'avoir fait son rapport à l'isle de Prince, où il avoit touché, devant le Commandant ou Juge Portugais.

De même, lorsque les marchandises provenant des isles & colonies Françoises, après avoir été mises en entrepôt dans le port du Royaume où elles ont été conduites, sont ensuite chargées pour l'étranger; il faut alors rapporter la preuve qu'elles ont effectivement été déchargées dans le pays étranger pour lequel elles ont été destinées, par un certificat signé du Consul François s'il y en a dans le lieu, ou à son défaut, il y a obligation de rapporter un certificat des Juges des lieux ou d'autres personnes publiques, à peine de payer le quadruple des droits. Art. 16 des Lettres-patentes du mois d'Avril 1717.

Ce titre ne se trouve point non plus encore dans l'Ordonnance de 1684 concernant la Bretagne, sans doute parce que les Bretons ne font pas le commerce du Levant. Cependant comme il y a des Consuls de la nation, ailleurs que dans le Levant, & qu'ainsi les Bretons, comme les autres navigateurs, peuvent se trouver dans le cas de communiquer avec les Consuls, & de prendre les ordres que ceux-ci sont autorisés en général à leur donner; il faut dire que ce titre les a regardés dans le principe, comme depuis qu'il n'y a plus d'Amiral particulier pour la Bretagne.



ORDONNANCE DU ROI,

Portant défenses aux Consuls du Levant, de la côte de Barbarie, & tous autres, de donner aucuns congés ni passe-ports; & aux Officiers de l'Amirauté & Commis préposés à la distribution des congés & passe-ports de M. l'Amiral, d'en délivrer aux capitaines & patrons François que pour les vaisseaux sortans des ports de ce Royaume.

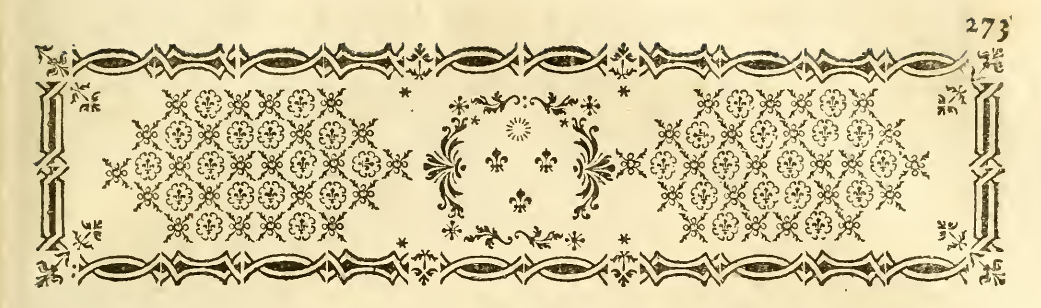
Du 22 Décembre 1686.

DE PAR LE ROI.

SA Majesté ayant été informée que quelques Consuls des Echelles de Levant se sont ingérés, sous différens prétextes, de donner des congés & passe-ports aux capitaines & patrons de plusieurs vaisseaux, en vertu desquels ils ont négocié sous pavillon François, & prêté leur nom aux étrangers, même que des Officiers de l'Amirauté ont envoyé des congés à d'autres en des lieux hors du Royaume, pour des vaisseaux prétendus achetés des étrangers, quoique par l'Ordonnance du mois d'Août 1681. Sa Majesté ait réservé à M. l'Amiral seul la faculté de donner lesdits congés & passe-ports, & ordonné qu'ils ne seroient délivrés que pour les vaisseaux appartenans aux François, & montés d'équipages de la même nation sortans des ports du Royaume seulement: comme aussi que plusieurs capitaines François ont entrepris de monter des vaisseaux appartenans aux étrangers, d'y arborer le pavillon de France pendant leurs voyages, & fait leurs déchargemens & chargemens au retour dans les villes & ports des Etats du Grand-Seigneur, de Barbarie, & autres Ports, ce que les Consuls & Agens de France ont soufferts, même les ont laissé jouir des privileges & avantages accordés aux seuls François, le tout nonobstant les défenses portées par ladite Ordonnance, & par celles des 22 Mars 1671 & 31 Octobre 1686, & par le Réglement du 24 Octobre 1681, au grand préjudice du commerce & de la navigation des Sujets de Sa Majesté. A quoi voulant pourvoir, Sa Majesté a ordonné & ordonne que lesdites Ordonnances & Réglemens seront exécutés selon leur forme & teneur. Fait très-expresses inhibitions & défenses auxdits Consuls de Levant, de la côte de Barbarie, & tous autres de donner aucuns congés ni passe-ports, sous quelque prétexte que ce puisse être, à peine de punition; & aux Officiers de l'Amirauté, & commis préposés à la distribution des congés & passe-ports de M. l'Amiral, d'en délivrer aux capitaines & patrons François que pour les vaisseaux sortans des ports de ce Royaume, & aux conditions portées par lesdites Ordonnances du mois d'Août 1681 & 31 Octobre 1686, à peine d'interdiction, & autre plus grande s'il y échet. Enjoint Sa Majesté au sieur Girardin, son Ambassadeur à la Porte, & auxdits Consuls, de faire ôter ledit Pavillon François des navires étrangers qui entreprendront de l'usurper, & de faire arrêter les capitaines & patrons François qui se trouveront avoir prêté leur nom, pour leur être le procès fait & parfait suivant la rigueur des Ordonnances. Mande & ordonne S. M. à Monsr. le Comte de Toulouse, Amiral de France, & aux Vice-Amiraux, Lieutenans-Généraux de ses Armées navales, chefs-d'Escadres, Capitaines & autres Officiers commandans ses vaisseaux, de tenir la main à l'exacte observation de la présente Ordonnance, qu'Elle veut être lue, publiée, affichée, & enrégistrée en chacun des Sieges de l'Amirauté de France, & au Greffe des Consulats de Levant, côte de Barbarie, & autres, à ce qu'aucun n'en prétende cause d'ignorance. Fait à Versailles le vingt-deuxieme Décembre mil six cent quatre-vingt-six. *Signé*, LOUIS, *Et plus bas*, COLBERT. Et scellé.



TITRE



TITRE X.

Des Congés & Rapports.

LE Congé dont il eſt ici queſtion, eſt la permiſſion que doit prendre de l'Amiral tout Capitaine de navire ou maître de bâtiment, avant de ſortir d'un port du Royaume & de mettre en mer. On l'appelle *Bref* ou *Brieu* en Bretagne.

Le rapport eſt la déclaration que doit auſſi faire au Greffe de l'Amirauté, tout capitaine ou maître de bâtiment, à ſon arrivée dans un port du Royaume, on l'appelle *Conſulat* à Marſeille & dans les autres ports de la Méditerranée.

Il ne s'agit que des congés dans les trois premiers articles de ce titre, les autres concernent les rapports.

ARTICLE PREMIER.

AUCUN vaiſſeau ne ſortira des ports de notre Royaume pour aller en mer, ſans congé de l'Amiral enregiſtré au Greffe de l'Amirauté du lieu de ſon départ, à peine de confiſcation.

C'EST un des plus beaux droits & privileges attachés à la charge d'Amiral, que celui en vertu duquel aucun vaiſſeau ne peut ſortir des ports du Royaume & mettre en mer ſans un congé de ſa part.

Du côté de l'ancienneté, il eſt vrai que ce droit ne ſe perd pas comme d'autres dans la nuit des temps, que ſon établiſſement eſt connu & qu'ils ſe rapporte à l'Ordonnance de Charles VI, de 1400, article 3; mais les motifs qui le firent introduire doivent le faire regarder comme une dépendance naturelle & immédiate de cette importante charge.

En effet ce furent d'une part les délits, excès & déprédations qui ſe commettoient en mer par des Armateurs de navires, & d'autre par le peu de ſoin que pluſieurs Armateurs apportoient à l'équipement & à l'armement des vaiſſeaux; ce qui expoſoit ſouvent le Pavillon François à recevoir des affronts. Tels furent les motifs des défenſes faites à toutes perſonnes d'armer à l'avenir des navires ſans congé de l'Amiral.

Et comme, de tout temps, la connoiſſance des crimes commis en mer & ſur les greves lui avoit appartenu, de même que le commandement des Armées navales, avec inſpection ſur toutes ſortes de bâtimens armés en guerre; il eſt tout naturel de conclure, que l'obligation impoſée aux Armateurs, de prendre de lui un congé, de ſouffrir la viſite de leurs navires, & de faire ſerment entre ſes mains, *de ne porter aucun dommage au ſujet du Roi, amis & alliés*, fut moins un droit nouvellement attaché à ſa charge, que la confirmation de ſes anciens privileges en cette partie, une ſage précaution priſe, pour le mettre plus en état de connoître les Armateurs, d'arrêter leurs excès par la crainte de la punition, & de faire reſpecter le Pavillon François.

Ceux qui veulent que nous n'ayons rien de bon dans notre police, comme dans notre juriſprudence, que nous n'ayons emprunté du droit Romain, prétendent que c'eſt-là que nous avons puiſé l'idée des congés qu'il faut prendre à l'Amirauté, pour avoir la permiſſion de naviger.

Ils citent à ce ſujet la loi unique *Cod. de Littorum & itinerum cuſtodiâ*, la loi ſeconde *de Naviculariis* auſſi au Code, la loi 21, *Cod. Theodoſiano eodem titulo*, & la loi *quoties cod. de naufragiis.*

Ils ajoutent que ces congés s'appelloient *ſecuritates*, & que l'Officier qui les donnoit étoit nommé *comes commerciorum*, ce qui convient à la dénomination d'Intendant du commerce.

Ils ſe prévalent auſſi de ce qu'il étoit défendu de naviger pendant l'hyver; c'eſt-à-dire, depuis le premier Octobre, juſqu'au premier Avril, durant lequel temps la mer étoit cloſe & rapportent à cette occaſion ce vers de Lucain.

Hæc eadem ſuadebat hyems quæ clauſerat æquor.

A quoi fait alluſion ce que Ciceron écrivant à ſon frere Quintus lui diſoit: » comme je ne recevois point de vos nouvelles je jugeois bien que la mer » étoit encore fermée, &c.

Ils ajoutent encore qu'au retour du Printemps, qui rendoit la navigation libre, les Romains faiſoient des jeux & des ſacrifices en l'honneur de Neptune, tandis que les Grecs offroient un vaiſſeau à Diane; c'eſt-à-dire, à la Lune qu'ils regardoient comme la Déeſſe de la mer; d'où il ſemble que les Vénitiens ayent emprunté la cérémonie de leur Doge fait tous les ans d'épouſer la mer, le jour de l'Aſcenſion.

Tout cela eſt accompagné d'un paſſage d'Apulée tiré du livre 11, où l'on fait parler Diane en ces termes: » la religion des peuples m'a conſacré de » tout temps ce jour heureux où les tempêtes & les orages finiſſent avec l'hy- » ver, où la mer oubliant ſa fureur recommence à devenir navigable. C'eſt » dans ce jour que mes prêtres me conſacrent un vaiſſeau qui n'a jamais ſervi, » comme les premices de toutes les navigations qui ſe doivent faire ſur la » mer.

Enfin ils citent d'Argentré ſur l'article 56 de la Coutume de Bretagne, note premiere, n. 43, comme s'il inſinuoit que c'eſt delà que procede la plus ancienne pratique des congés & des permiſſion de naviger, tandis qu'il fait honneur à ſa province de l'établiſſement de cet uſage, ce qui au fonds n'eſt pas mieux imaginé.

Mais tout cela eſt de l'érudition perdue; c'eſt tirer les choſes de trop loin.

En effet outre la défense de naviger en hyver, tout ce qu'on trouve à ce sujet dans les loix Romaines, se réduit à la confiscation des marchandises prohibées, dont l'exportation étoit faite sans une permission expresse de l'Empereur ou de ses Officiers, à l'effet de quoi il falloit déclarer le lieu de la destination du navire. Or qu'est-ce que tout cela a de commun avec le congé de l'Amiral, qui, sans aucun rapport aux marchandises, est nécessaire pour toute navigation légitime ?

Et à l'égard des *brefs ou brieux* que Pierre de Dreux, dit Mauclet, s'engagea, par transaction avec St. Louis (de l'an 1231, suivant Cleirac, page 543, & Pierre Garcie, dit Ferrande, dans son grand-routier composé en 1483,) de faire délivrer à ceux qui voudront avoir la faculté d'entrer dans ses ports & havres, & de naviger dans ses parages sans danger de confiscation; on ne voit là qu'un trait d'avarice de la part de ce Duc de Bretagne, qui ne consentit à faire cesser la cruauté & la barbarie dont il usoit dans ses Etats en cas de naufrage, qu'à condition que les navigateurs prendroient de lui moyennant finances, ces brefs ou brieux, sans lesquels on ne pouvoit être jetté sur les côtes de Bretagne ou y aborder, qu'aux risques de perdre tout-à-la-fois les biens & la liberté, & même la vie.

A s'en rapporter néanmoins à d'Argentré sur l'article 56 de la Coutume de Bretagne *loco cit.* l'origine de ces brefs ou brieux ne pourroit que faire honneur aux Ducs de Bretagne. Selon lui, parce que la côte de Bretagne est toute hérissée d'écueils, les Ducs par principe d'humanité, firent des défenses à tous navigateurs d'entrer dans aucun port de Bretagne ou d'en sortir sans congés de leur part, & sans prendre des pilotes du pays, qui par une longue expérience étoient en état d'éviter les écueils & de prévenir les naufrages; par où il donne à entendre que le droit de bris & naufrage exercé contre les navigateurs n'étoit que la juste peine de leur négligence à se munir de ces brefs & brieux. Mais cette idée qui lui a suggéré le désir d'excuser une Coutume aussi barbare, ne s'accorde nullement avec les brefs de sauveté qu'il falloit prendre & payer bien cherement, pour se rédimer de la confiscation des effets en cas de naufrage, ni avec les deux autres brefs appellés de conduite & de victuailles.

Quoiqu'il en soit, il est toujours vrai que l'usage de prendre des congés de l'Amiral n'a point été emprunté ni des Romains, ni des Bretons, & que l'époque de son établissement qui est de l'année 1400, suivant l'Ordonnance de Charles VI, déjà citée article 3, n'a eu que des causes justes & légitimes.

Jusques-là néanmoins il n'étoit encore question que des navires armés en guerre ou équipés en temps de guerre; mais parce que même, en temps de paix, il se commettoit de la part des François, des pillages & brigandages sur mer, tant à l'égard des sujets du Roi que des amis & alliés, désordres dont il étoit difficile d'avoir la preuve contre les coupables; François premier par son Ordonnance de 1517, en confirmant celle de 1400, ordonna article 22 que soit en temps de paix soit en temps de guerre, aucun navire ne pourroit *aller à voyage lointain* sans congé de l'Amiral *& sans bailler caution juratoire de ne méfaire aux amis & alliés.*

L'objet du législateur étoit, comme l'observe Carondas sur le code Henri, *fol.* 610, *verso* » que l'Amiral pût connoître les Armateurs des navires, &

» *la cause de leur voyage, afin que sous prétexte d'icelui, ils ne commissent*
» *larcins & pilleries, & ne devinssent corsaires & pirates pour piller les amis &*
» *alliés de la France.*

Jusques-là encore, & long-temps après, il n'étoit aussi question que des voyages lointains, & la peine de la contravention étoit arbitraire ; mais par l'article 31 de l'Ordonnance de Henri III, du mois de Mars 1584, l'obligation de prendre un congé de l'Amiral fut étendue à tout voyage, meme de port en port, & il fut ajouté que l'enregistrement en seroit fait au Greffe du lieu du départ du navire, le tout sur peine de confiscation du navire & des marchandises.

Depuis ce temps-là le droit de l'Amiral, dans la possession duquel l'Ordonnance de 1543, article 48, avoit déjà fait défenses à quiconque de le troubler, se trouva si bien établi, que l'Amiral de Montmorency fut autorisé à rendre une Ordoonance le 26 Janvier 1620, contre ceux qui navigeoient sans commission & congé de sa part, & contre les *déprédeurs*, portant que leur procès leur seroit fait par les Officiers de l'Amirauté à la requête du Procureur du Roi.

Sur la démission de cet Amiral le Roi Louis XIII ayant jugé à propos de supprimer cette charge dont le pouvoir étoit alors si étendu, & d'y substituer celle de Grand-Maître, chef & surintendant général de la navigation & commerce de France, qu'il créa en faveur du Cardinal de Richelieu ; celui-ci ne tarda pas à faire un réglement daté à Paris du 2 Janvier 1627, par lequel il fixa les sommes qui lui seroient payées à l'avenir pour ses droits de congés, avec défenses à tous Capitaines & maîtres de navires, de sortir des ports & havres du Royaume sans congé, à peine d'être traités comme pirates & d'être procédé contr'eux suivant la rigueur des Ordonnances.

Le tarif porté par ce réglement subsiste encore aujourd'hui sans augmentation, quoique la valeur des especes ait triplé depuis ce temps-là ; mais aussi la navigation a depuis considérablement augmenté.

Peu après intervint l'Ordonnance de 1629, qui, article 455, enjoignit de nouveau à tous navigateurs avant de mettre en mer, de prendre des congés du Grand-Maître & surintendant de la navigation sur les peines portées par les Ordonnances.

Quoique cette Ordonnance n'eût point été enregistrée au Parlement de Paris ni dans celui de Rouen, le Cardinal de Richelieu, dont le droit étoit antérieur à cette Ordonnance ne craignit point d'en rendre un autre le 28 Octobre 1637, par laquelle défenses furent faites aux Officiers de l'Amirauté de laisser sortir aucuns vaisseaux sans congé de sa part, à peine de suspension de leurs charges.

En 1641 le 23 Mars il fit aussi un réglement pour fixer les droits & vacations des Officiers de toutes les Amirautés du Royaume, tant pour l'enregistrement des congés, que pour leurs autres fonctions ; & ce réglement confirmé par Arrêts du Conseil des 7 Mai 1644, 14 Octobre 1650, & 6 Septembre 1661, à quelques petits changemens près, faits par les réglemens postérieurs des 28 Mars & 20 Août 1683, subsiste aussi encore aujourd'hui.

Au reste ce n'est pas parce qu'il étoit premier Ministre qu'il faisoit ainsi des Ordonnances & Réglemens sur le fait de l'Amirauté ; c'étoit en vertu des

prérogatives de sa charge de Grand-Maître & surintendant général de la navigation substituée à celle d'Amiral, en quoi il ne faisoit que suivre l'exemple des Amiraux ses prédécesseurs, qui de tout temps avoient réglé la police des Amirautés, nommé leurs Officiers & fixé les droits qu'ils étoient fondés à percevoir, quoiqu'ils fussent officiers royaux comme à présent.

Sans doute, que les défenses si souvent réitérées de laisser sortir des ports du Royaume aucuns navires sans congé de l'Amiral n'étoient pas ponctuellement exécutées, puisqu'elles furent encore renouvellées par deux Ordonnances des 20 Mai & 28 Novembre 1645, & par la Déclaration du Roi du 1 Février 1650 article 3 & 7, suivie d'une Ordonnance de Mr. de Vendôme du 1 Août de la même année, & d'une du Roi du 20 Juin 1651.

Cependant cela ne regardoit pas encore la navigation aux Isles de l'Amérique ; ce n'étoit point de l'Amiral qu'il falloit prendre les congés nécessaires pour y aller. Par Arrêt du Conseil du 22 Juin 1669, le Roi s'étoit réservé le droit de les donner, & il ne les accordoit que sur les certificats des Directeurs de la compagnie des Indes Occidentales qui avoient dans ce temps-là le commerce exclusif de ces Isles.

Mais lorsque le Roi Louis XIV rétablit au mois de Novembre de la même année 1669, la charge d'Amiral, en faveur du Comte de Vermandois, il fit cesser cette différence ou exception, puisque dans l'énumération des droits que, par confirmation il attacha à cette charge, celui de délivrer des congés à tous les vaisseaux indistinctement sortant des ports du Royaume, se trouve formellement compris ; & enfin il a été invariablement confirmé par cet article, qui loin d'avoir reçu la moindre atteinte depuis ce temps-là, a au contraire été étendu jusqu'aux vaisseaux du Roi, fretés ou prêtés à des particuliers, & aux navires marchands pris pour le service du Roi, toutefois avec quelque modification ou restriction.

Cette restriction est pour le cas où le Roi paye & nourrit l'équipage & qu'il nomme le Capitaine. Hors delà qu'il s'agisse d'un vaisseau du Roi freté à quelque particulier ou à une compagnie, ou d'un vaisseau aussi du Roi armé en course pour le compte & risque des particuliers, ou enfin d'un navire marchand que le Roi a pris à fret : il est enjoint aux Capitaines qui montent & commandent ces vaisseaux ou autres bâtimens de prendre un congé de l'Amiral & de remplir les autres formalités auxquels sont sujets les Capitaines des navires marchands, avec défenses de sortir des ports sans congé & sans avoir payé les droits de l'Amiral, sur les peines portées par les Ordonnances. Arrêt du Conseil d'Etat du 25 Juillet 1702.

Par rapport aux vaisseaux du Roi armés en course pour le compte & risque des particuliers, cela avoit déjà été décidé auparavant ; & en conséquence dans la guerre de 1688, les sieurs de Nesmond & de Pointis avoient été obligés de prendre des commissions de l'Amiral, comme dans la guerre de 1700, furent aussi assujettis à en prendre, les sieurs de Beaubriant, de la Rue, Dugué Trouin, Herpin, Chauvel, Graton, Echard, du Bocage, St. Pol & autres.

Durant plus de 25 ans, la Compagnie des Indes Orientales, aujourd'hui connue sous le nom de Compagnie des Indes, se prétendit exempte de prendre aussi des congés & des commissions en guerre de l'Amiral ; mais par Ar-

rêt du Conſeil du 26 Novembre 1707, les Capitaines & Ecrivains de ſes vaiſſeaux y furent déclarés aſſujettis de même qu'à faire leurs rapports à leur retour aux Officiers de l'Amirauté, à leur remettre les papiers trouvés dans les priſes, & les priſonniers pour en faire les procédures, & généralement à toutes les autres formalités preſcrites pour tous les navires des ſujets de Sa Majeſté.

Depuis ce temps-là la regle n'a point varié & le préſent article a toujours eu ſa pleine & entiere exécution.

Aux termes de cet article & du 7e. de la Déclaration du Roi du premier Février 1650, l'un & l'autre confirmés par l'article premier du réglement du 1er. Mars 1716, il ne ſuffit pas même de prendre un congé de l'Amiral avant de mettre en mer ; il faut encore que le congé ſoit enregiſtré au greffe de l'Amirauté du lieu du départ du vaiſſeau, le tout à peine de confiſcation, laquelle eſt au profit de M. l'Amiral comme toutes les autres qui ſe prononcent dans les Amirautés pour contravention aux Ordonnances & Réglemens concernans l'Amirauté. Mais la confiſcation des effets naufragés ou échoués appartenans aux ennemis de l'Etat a été jugée dévolue au Roi à l'excluſion de l'Amiral. *Vide infrà*, l'article 26, du tit. des naufrages.

Au reſte il n'a rien été ſtatué de nouveau par cet article. On a pu remarquer ci-deſſus que cela avoit déjà été ordonné par l'article 31 de l'Ordonnance de 1584, qui avoit même ajouté la confiſcation des marchandiſes. Ce dernier objet ayant été omis dans le préſent article, il ſembloit que cette confiſcation du chargement avoit été rejettée tacitement comme trop rigoureuſe, l'obligation de prendre un congé de l'Amiral ne regardant pas naturellement les marchandiſes, mais ſeulement le vaiſſeau & l'objet de ſon voyage.

Cependant ce n'étoit au fonds qu'une ſimple omiſſion qui n'avoit pu donner atteinte à l'Ordonnance de 1584; & la preuve en réſulte de l'article premier du Réglement général dudit jour premier Mars 1716 qui prononce toute-à-la fois la confiſcation du vaiſſeau & de ſon chargement.

Quant à l'enregiſtrement du congé, quoique cette Ordonnance de 1584 ſoit la premiere qui en ait parlé, il y a toute apparence néanmoins que la formalité étoit pratiquée auparavant, & même dès l'origine des congés, puiſque l'enregiſtrement eſt la preuve ſpécifique du congé obtenu.

On confond aſſez ſouvent les termes de congé & de paſſe-port, pour déſigner la permiſſion de l'Amiral à l'effet de la navigation. L'on ne peut pas dire en rigueur que ce ſoit une mépriſe, puiſque l'art. 3 du tit. premier ci-deſſus employe les mêmes expreſſions. Cependant aujourd'hui & depuis long-temps, le congé ne s'entend que de la permiſſion de naviger de la part de l'Amiral, & le paſſe-port eſt la permiſſion que le Roi accorde, ſoit à des étrangers ſujets d'une puiſſance ennemie de venir dans nos ports en temps de guerre ; ſoit aux François lorſque la navigation eſt interdite en certains lieux, ſoit enfin aux amis, alliés ou neutres, d'aller en certaines circonſtances à nos colonies où tout commerce leur eſt étroitement défendu. Ces paſſe-ports tous extraordinaires ſont toujours accompagnés de l'attache de M. l'Amiral; & c'eſt dans ce ſens qu'on peut dire que ce ſont les ſiens, en même temps que ceux du Roi.

Le congé n'eſt donc proprement que la permiſſion que l'Amiral accorde à

un maître de navire qui eſt dans un port du Royaume, d'en ſortir pour aller dans un lieu déſigné où la navigation & le commerce ſont libres, de plein droit ou par une permiſſion particuliere du Roi.

Sans ce congé de l'Amiral, nul vaiſſeau ne peut mettre en mer qu'il ne ſoit ſujet à confiſcation; mais ce même congé ne donne pas droit au maître du navire d'aller dans un lieu prohibé, ou d'apporter dans le Royaumes des marchandiſes non permiſes des pays étrangers. Il lui faut outre cela un paſſe-port ou une permiſſion du Roi, parce que l'Amiral ne peut pas permettre de naviger dans des lieux que le Roi a défendus.

D'un autre côté le paſſe-port de la Cour ne tient pas lieu du congé de l'Amiral & ne diſpenſe pas d'en prendre, parce que le Roi en permettant à un particulier d'aller dans un port prohibé, ne fait que lever les défenſes à l'égard de ce particulier, & n'entend pas l'exempter des formalités établies pour la navigation en général.

Autrefois il n'étoit pas permis comme il a été obſervé, d'aller commercer aux Iſles de l'Amérique ſans un paſſe-port du Roi; & cet uſage a ſubſiſté juſqu'à l'Edit du mois de Février 1716. Cet Edit, que l'on trouvera ci-après, a fixé les cas dans leſquels il eſt néceſſaire d'être muni de paſſe-port du Roi pour la ſureté de la navigation; mais depuis 1669 cela n'a jamais diſpenſé de prendre en même temps un congé de l'Amiral.

En temps de guerre, que l'entrée de nos ports eſt interdite à l'ennemi, le Roi accorde auſſi quelquefois des paſſes-ports à des Capitaines de navires ennemis, à la faveur deſquels ils ſont reçus dans nos ports, y déchargent & vendent leurs marchandiſes comme en temps de paix, ſans danger de confiſcation, pourvu toutefois qu'ils ſe conforment exactement à la teneur des paſſe-ports du Roi, & que du reſte ils ſe comportent comme s'ils étoient alliés & non ennemis; autrement le Procureur du Roi de l'Amirauté pourroit informer contr'eux & les faire punir ſuivant l'exigence du cas.

Mais comme ces paſſe-ports n'ont pour objet que d'affranchir les ennemis à qui ils ſont accordés, de la rigueur des loix de la guerre, en leur permettant de venir dans nos ports & d'y décharger leurs marchandiſes, ſans danger de la confiſcation ni d'être fait priſonniers de guerre, leur effet auſſi ſe borne là; & de peur qu'un même paſſe-port ne ſerve pour plus d'un voyage, il n'eſt accordé que pour un temps limité & ſous le cautionnement de la perſonne à laquelle il eſt délivré. A l'expiration du délai, la caution doit le rapporter au bureau où elle a fait ſa ſoumiſſion, ſur peine de l'amende ſtipulée, avec le certificat des Officiers de l'Amirauté du lieu où le navire a dû faire la décharge de ſes marchandiſes & en prendre d'autres en retour, & un autre certificat des Officiers du lieu où il a dû porter ſes marchandiſes de retour.

Quoique ce paſſe-port, qui autrefois devoit être dépoſé à l'Amirauté, ſerve maintenant pour le retour comme pour l'aller, le maître du navire n'eſt pas moins obligé, ſuivant l'ancien uſage, de prendre un congé de M. l'Amiral, pour s'en retourner chez lui comme en temps de paix; car il n'eſt pas douteux que cet article, confirmé par le Réglement du premier Mars 1716, art. 1er. ne regarde les vaiſſeaux étrangers comme les navires François; c'eſt-à-dire, qu'ils ne ſoient obligés comme les François de prendre un

congé de l'Amiral pour sortir du port & metre en mer, soit pour s'en retourner chez eux, soit pour aller dans quelqu'autres ports du Royaume; & cela avoit été déjà décidé après tout, par Arrêt du Conseil du 19 Juillet 1645 en faveur du Duc de Brezé, Pair & Grand-Maître, chef & Surintendant général de la navigation & commerce de France, successeur du Cardinal de Richelieu; ce qui rend d'autant moins excusable la méprise du Commentateur, qui a pensé que l'obligation de prendre des congés de l'Amiral ne regardoit que les sujets du Roi.

Par le même Arrêt les capitaines étrangers furent déclarés aussi sujets comme les François, à faire leur rapport ou déclaration d'arrivée à l'Amirauté & à souffrir la visite de leurs bâtimens.

Comme cet article n'impose aux capitaines & maîtres de navire la nécessité de prendre un congé de l'Amiral que pour la sortie des ports, il est évident qu'il n'en faut pas pour l'entrée. Ordonnance de 1543, art. 13, & de 1584, art. 57; mais comme à l'entrée il faut qu'ils représentent le congé en vertu duquel ils ont navigé en faisant leur rapport d'arrivé ou de relâche, il s'ensuit qu'à defaut de représentation du congé, leurs navires seront tout de même sujets à confiscation tant par rapport aux étrangers qu'aux François.

En effet un François seroit convaincu alors d'avoir navigé sans congé, puisque son entrée dans un port suppose nécessairement sa sortie d'un autre, pour laquelle sortie il lui a fallu prendre un congé, & à l'égard de l'étranger, quoique en temps de paix il n'ait pas besoin d'un congé de l'Amiral pour entrer dans un port du Royaume venant directement de son pays; dès qu'il ne représenteroit pas le congé de l'Amirauté de sa nation, il seroit réputé venir d'un autre port de France, d'où il seroit sorti sans congé; ce qui par conséquent le soumettroit à la confiscation. Il y a plus, il seroit même justement soupçonné d'avoir navigé sans aucun congé, & alors il courroit encore plus de risques, étant sujet, pour ce manquement, à être arrêté & traité comme forban ou pirate, principe reçu chez toutes les nations.

Il ne s'ensuivroit pas delà néanmoins que pour cela seul, il dût être puni de mort; il faudroit pour mériter la peine du dernier supplice prononcée contre les pirates, qu'il eût réellement exercé la piraterie; autrement il en seroit quitte pour la confiscation de son navire & de tout son chargement, sauf les indices qui pourroient le faire soupçonner d'avoir eu intention de commettre des déprédations.

Au reste ce n'est pas seulement dans les ports du Royaume, qu'il est obligé de prendre un congé de M. l'Amiral; c'est aussi dans les ports des colonies Françoises, soit pour retourner en France ou autre lieu d'où il est venu, soit pour aller directement en France ou dans les autres colonies, à peine tout de même de confiscation du vaisseau & de son chargement. Article 1er. tit. 4 du Réglement du 12 Janvier 1717.

Pour les différentes sortes de congés de l'Amiral voir l'article 3 ci-après.



ARTICLE

ARTICLE II.

NE feront néanmoins les maîtres tenus de prendre aucun congé pour retourner au port de leur demeure, s'il eſt ſitué dans le reſſort de l'Amirauté où ils auront fait leur décharge.

TELLE eſt auſſi la diſpoſition de l'article premier du Réglement du premier Mars 1716, & l'on comprend qu'elle ne peut regarder que les François, puiſqu'il n'y a qu'eux qui puiſſent avoir leur demeure dans l'Amirauté où ils ont fait leur décharge.

Il en eſt de même auſſi par rapport aux vaiſſeaux qui partent de quelque port des colonies Françoiſes. Art. 3, tit. 4 du Réglement du 12 Janvier 1717.

Le cas de l'article le voici. Un maître de bâtiment François, de Marans, par ex. eſt venu avec ſon chargement à la Rochelle; dès qu'il a pris un congé, à Marans, lieu de ſon chargement, pour venir en ce port, il eſt en regle. Après ſa décharge, il déclare qu'il s'en retourne à Marans, lieu de ſa demeure, il n'eſt point ſujet alors à prendre un congé pour s'en retourner, parce que Marans eſt dans le reſſort de cette Amirauté où il a fait ſa décharge.

Mais par la raiſon contraire, ſi ce maître de bâtiment eſt parti de Marans, pour aller en Saintonge ou dans un autre Amirauté, & que là il ait pris un chargement pour venir en ce port de la Rochelle; non-ſeulement il lui a fallu prendre un congé à Marans pour aller en Saintonge, un autre en Saintonge pour venir à la Rochelle; mais encore il a beſoin d'un nouveau congé pour s'en retourner chez lui à Marans. Ainſi le Commentateur n'a pas pris le ſens de cet article. Le congé ne ſert pour le retour comme pour l'aller, qu'autant que le lieu du retour eſt dans le reſſort de la même Amirauté où le chargement a été pris & où la décharge a été faite. C'eſt l'identité ou la diverſité d'Amirauté qui décide, ſi pour le retour il faut un nouveau congé ou non.

Au reſte que le bâtiment de Marans mis en exemple, s'en retourne de ce port de la Rochelle chez lui, chargé ou vuide, c'eſt la même choſe; il n'eſt pas plus obligé dans un cas que dans l'autre de prendre un congé pour ſon retour.

Mais auſſi, il faut prendre garde, que l'exemption d'un nouveau congé n'eſt que pour le retour en droiture; car l'article dit ſimplement *pour retourner*; de ſorte que ſi le maître du bâtiment au lieu de s'en retourner directement à Marans, paſſe à l'iſle de Ré, y décharge ou y charge des marchandiſe, quoique l'iſle de Ré ſoit auſſi de cette Amirauté, il ſera ſujet ſans difficulté à faire ſa déclaration au bureau de l'Amirauté du lieu où il déchargera ou chargera des marchandiſes, & à prendre un congé pour aller enſuite à Marans même, ou ailleurs, parce qu'alors ce n'eſt pas un retour ſimple qu'il fait, mais un nouveau voyage, & que pour chaque voyage il faut un congé aux termes de l'article précédent qui ne reçoit d'exception par celui-ci, que pour le retour ſimple & à droiture dans le lieu de la demeure d'où l'on eſt parti, ſitué dans le reſſort de l'Amirauté où la décharge s'eſt faite.

Par identité de raiſon, ſi un navire étranger ou d'une autre Amirauté, qui pour s'en retourner chez lui a néceſſairement beſoin d'un congé, au lieu de s'en aller en droiture, touche auſſi à l'iſle de Ré, à Marans ou à quelqu'autre port de cette Amirauté pour y charger ou décharger des marchandiſes, le maître eſt obligé tout de même de faire ſa déclaration & de prendre un nouveau congé. En rigueur même le navire ſeroit ſujet à confiſcation; car c'eſt la même choſe au fonds, de naviger ſans congé ou de naviger différemment de la permiſſion donnée par le congé. Mais les capitaines ou maîtres ne manquent jamais de s'excuſer au moyen d'une déclaration de relâche qu'ils ſavent colorer aiſément, & dont on veut bien ſe contenter.

Mais quoiqu'il en ſoit de la confiſcation en ce cas, la déclaration eſt toujours de droit; & il y a néceſſité de prendre un nouveau congé, attendu que c'eſt réellement un nouveau voyage que fait le navire, & que ſi le maître en partant de ce port eût déclaré qu'il vouloit aller à l'iſle de Ré ou à Marans, il ne lui auroit été délivré de congé que pour cet endroit; ce qui l'auroit mis dans l'obligation d'y prendre un nouveau congé pour s'en retourner chez lui ou s'en aller ailleurs.

A cette occaſion il ſe commet fréquemment des fraudes contre les droits de M. l'Amiral. Les maîtres des bâtimens qui ſavent qu'en abordant quelqu'un des ports de l'iſle de Ré, ils ſeroient ſujets à déclaration & à prendre un nouveau congé, ont ſoin de ſe tenir en rade, d'où leurs correſpondans leurs envoyent des barques ou alleges, ſoit pour verſer des marchandiſes dans leurs navires, ſoit pour y en prendre & les porter à terre.

A la vérité ces correſpondans & ces maîtres de barques ſeroient reſponſables des droits avec amende s'ils étoient ainſi ſurpris en contravention, ſuivant les Réglemens des 21 Mars 1680, 20 Juillet 1696, 26 Janvier 1770, & pluſieurs autres rendus en conformité; mais ils ſavent ſi bien cacher leur manœuvre que c'eſt un grand hazard ſi l'on peut les en convaincre.

Il ne reſte plus d'autre obſervation à faire ſur cet article, ſi non que c'eſt le maître qui eſt ſpécialement chargé de prendre les congés néceſſaires pour ſa navigation; & que ſa contravention emporte la confiſcation du navire quoiqu'il ne lui appartienne pas, ſauf le recours du propriétaire contre lui pour ſon indemnité.

ARTICLE III.

LE congé contiendra le nom du maître, celui du vaiſſeau, ſon port & ſa charge, le lieu de ſon départ & celui de ſa deſtination.

CE qui eſt preſcrit par cet article énonce tout ce qu'un congé en général doit contenir d'eſſentiel, lorſqu'il eſt donné pour un voyage ſoit de cabotage ou de long cours.

Mais à cela près, qui fait la baſe de tout congé, il en eſt de pluſieurs ſortes & de formes différentes que les commis à leur diſtribution doivent obſerver aux termes du Réglement du premier Mars 1716, confirmé par une Déclaration du Roi du 4 du même mois.

Il y a des congés pour les vaiſſeaux étrangers, & des congés pour les navires François, le titre en marque la différence.

Les premiers ont leur emploi en temps de paix, & ſont néceſſaires pour tous les vaiſſeaux étrangers qui veulent ſortir de nos ports, ſoit pour s'en retourner chez eux, ſoit pour aller d'un de nos ports dans un autre ; mais en temps de guerre, à cauſe de l'interdiction du commerce avec les ennemis, ils ne leur ſervent qu'autant qu'ils ont ſoin de ſe munir d'un paſſe-port de la Cour.

Les autres ; c'eſt-à-dire, les congés François, ſont ordinaires ou extraordinaires pour un voyage déterminé. Les premiers ſont pour le cabotage, & peuvent être expédiés comme les étrangers par tous les commis des ports particuliers ou obliques de chaque Amirauté.

Les extraordinaires ne ſont que pour les voyages de long cours, ou pour amener dans un port du Royaume un vaiſſeau conſtruit ou acheté en pays étranger ; & non-ſeulement ils ne peuvent être expédiés qu'au bureau principal de chaque Amirauté, mais encore par rapport aux voyages de Guinée & aux iſles de l'Amérique, ils ne peuvent l'être que dans les ports où il eſt permis d'équiper & armer des navires pour ces ſortes de voyages.

On comprend que les congés ordinaires ſont du plus grand uſage, puiſqu'ils ſervent non-ſeulement au grand cabotage, mais encore au petit, de port en port, & qu'ils s'étendent juſqu'aux barques & alleges qui ſortent du port pour aller aux navires étant hors des rades, ſoit pour y décharger des marchandiſes, ſoit pour y en prendre & les apporter dans le havre ; pour chacun deſquels voyages il faut un congé comme pour les voyages hors des Pertuis, avec cette différence ſeulement que les droits de ces congés ſont beaucoup plus modiques que ceux du grand ou du petit cabotage ; mais dans les rades il n'y a point de congé à prendre par les maîtres de barques, ou alleges, allant aux navires en charge ou décharge.

Aux termes de l'article 2 du Réglement du 23 Janvier 1727, la navigation au petit cabotage comprend tous les ports depuis Bayonne juſqu'à Dunkerque incluſivement. Le grand cabotage par conſéquent s'étend de toute autre navigation plus éloignée qui n'eſt pas déclarée voyage de long cours ; ſur quoi voir l'article 59 du tit. des Aſſurances *infrà*. Voir auſſi l'Ordonnance du 18 Octobre 1740, qui après avoir déterminée les voyages de long cours & ceux du grand cabotage, & avoir donné plus d'extenſion qu'auparavant à la navigation au petit cabotage, déclare dans l'article 4, que tous voyages non déclarés de long cours ou du grand cabotage ſeront cenſés & réputés au petit cabotage ; mais ſans donner atteinte pour cela aux droits dûs tant à M. l'Amiral qu'aux Officiers de l'Amirauté, ſuivant l'article 5.

Il y a auſſi les congés pour la pêche journaliere du poiſſon frais ; mais ceux-là durent un an, ſuivant l'article 3, tit. 1, liv. 5 ci-après confirmé par l'article 7 du Réglement du 31 Août 1722. Cependant ſi un maître de barque pêcheur chargeoit des marchandiſes pour quelque endroit, il ſeroit ſujet à déclaration & à prendre un congé particulier pour remettre en mer. En cette partie les ſardines ſalées & les huîtres ſont au rang des marchandiſes ; ainſi ceux qui les achetent des pêcheurs & qui les apportent vendre ſont ſujets aux droits comme les autres maîtres de bâtimens marchands.

Il faut observer qu'il n'y a que les bâtimens portant mât qui soient sujets à prendre des congés & à avoir un rôle d'équipage, suivant le Réglement ci-dessus cité du 31 Août 1722.

Les maîtres des pataches & autres bâtimens au service des fermes du Roi, sont sujets à prendre un congé, comme ceux des autres bâtimens de mer, & cela sous les peines portées par la présente Ordonnance. Article 10 de l'Arrêt du Conseil du 25 Mai 1728. Ces congés durent un an, & il faut les faire renouveller chaque année sous les mêmes peines suivant l'article 13. Outre cela le fermier ou son préposé est obligé de remettre tous les six mois au Greffe de l'Amirauté un état de lui certifié des noms & surnoms de ceux qui y sont employés, aux termes de l'article 11 dudit Arrêt du Conseil; ce qui avoit déjà été ainsi prescrit par l'article 16, tit. 14 de l'Ordonnance du mois de Février 1687, portant réglement pour la police de la ferme. Cet Arrêt du 25 Mai 1728 a été rapporté sur l'article 10, tit. 2 de la compétence.

De même il y a nécessité de prendre un congé de l'Amiral pour tous les bâtimens employés par les entrepreneurs de la voiture des sels des gabelles; soit que les bâtimens appartiennent auxdits entrepreneurs, soit qu'ils soient par eux pris à fret. Des maîtres desdits bâtimens sont aussi obligés comme les autres, de faire leurs déclarations aux greffes de l'Amirauté, de souffrir la visite dans les ports de leur arrivée, & de payer les droits portés par les tarifs. Arrêt du Conseil du 18 Octobre 1723.

En Bretagne il y a des congés particuliers pour la navigation de port en port dans la province, & ces congés durent aussi un an. Mais si les maîtres des bâtimens qui en sont porteurs vont dans une autre Amirauté charger ou décharger des marchandises, ils sont sujets aux droits ordinaires de la navigation en commerce, & à prendre un congé particulier pour s'en retourner. Il y a aussi des congés qui se délivrent dans les ports des colonies Françoises dont la durée est d'un an. Articles 5, 6 & 8 du Réglement du 12 Janvier 1717.

Autrefois les congés se délivroient en parchemin, aujourd'hui ils sont en papier, imprimés, tant pour les étrangers que pour les François, mais distingués par le titre. Tous sont au nom de M. l'Amiral, signés de lui, scellés de son sceau en cire rouge, & contre-signés par le Secrétaire-général de la marine, depuis la Déclaration du Roi du 24 Mars 1670, renouvellée par Arrêt du Conseil du dernier Juillet 1687.

Tous les congés François servent en guerre comme en paix; mais avec un simple congé, si le maître ou capitaine du navire fait une prise il n'a aucune part à y prétendre. Il faut pour qu'il profite de la prise, qu'il ait obtenu de l'Amiral une commission pour faire la course, ce qu'on appelle une commission en guerre, qui l'oblige de donner caution jusqu'à 15000 liv. *infrà* article 2, tit. 9, liv. 3.

Cette commission, lorsqu'outre cela on veut faire le commerce, n'empêche pas qu'on ne prenne encore un congé à part, à moins que la commission ne soit tout-à-la fois en guerre & en marchandises, auquel cas elle vaut aussi congé. Ces commmissions dans l'un & l'autre cas s'expédient toujours en parchemin.

Il y a eu en différens temps des régles établies pour la distribution des congés. Le Réglement du premiers Mars 1716 qui est la loi subsistante à cet égard, les a réunies, & y en a ajouté quantité d'autres.

La premiere qui eſt générale & capitale, eſt qu'il n'en doit être délivré que pour des vaiſſeaux étant actuellement dans les ports du Royaume. Il n'y a d'exception que pour ceux qui auront été achetés ou conſtruits dans les pays étrangers, à l'égard deſquels il pourra être délivré des congés, mais pour trois mois ſeulement, ſans qu'il en puiſſe être donné d'autres, ſi dans ce temps-là ils ne ſont amenés dans les ports du Royaume. Cela avoit déjà été preſcrit par les articles 2 & 3 du Réglement de Strasbourg; mais l'article 2 du Réglement du premier Mars 1716 ajoute que ces congés ne ſeront délivrés que ſous la ſoumiſſion des maîtres ou capitaines pour le retour du navires dans quelque port du Royaume dans ledit temps, à peine de 1500 liv. d'amende & de punition corporelle, s'il eſt vérifié qu'ils ayent abuſé du congé

Cependant ſi les propriétaires François d'un vaiſſeau acheté ou conſtruit en pays étranger avoient occaſion de lui faire faire un voyage avantageux avant d'être amené en France, les Officiers de l'Amirauté pourroient leur faire expédier un congé pour un temps proportionné, qui ſeroit fixé dans le congé, en faiſant néanmoins ſoumettre l'armateur de rapporter les certificats des Conſuls François des lieux, tant du départ du vaiſſeau que de celui où il ſera permis d'aller, & de ramener le vaiſſeau en France dans le temps preſcrit; le tout ſous la même peine de 1500 liv. d'amende, dont il ſera tenu de donner caution en recevant le congé, qui ne lui ſera point délivré autrement. C'eſt encore ce que porte ledit article 2 du Réglement de 1716, mais cela a été changé par la Déclaration du Roi du 24 Décembre 1726, portant qu'il ne ſera délivré à l'avenir des congés pour les vaiſſeaux achetés ou conſtruits dans les pays étrangers que pour le terme de trois mois ſeulement, à l'effet de revenir directement en France, ſans que les capitaines, maîtres ou patrons puiſſent entreprendre aucune autre navigation, dérogeant quant à ce ſeulement, au Réglement du premier Mars 1716, lequel ſera au ſurplus exécuté ſelon ſa forme & teneur.

Ce n'eſt pourtant pas le ſeul changement qui ait été fait à ce Réglement, & l'article 3 ne ſubſiſte plus que par rapport à l'obligation impoſée aux propriétaires de ces vaiſſeaux achetés ou bâtis en pays étranger, de dépoſer au greffe de l'Amirauté le rôle des équipages deſdits vaiſſeaux, ſoit que ceux qui les compoſeront ayent été engagés en France ou en pays étranger; & pour les défenſes qui y ſont faites de faire enregiſtrer de faux rôles ſous peine des galeres & de confiſcation de la part que le coupable aura dans le navire & ſon chargement.

Du reſte, au lieu de dépoſer ces rôles au greffe de l'Amirauté du lieu où les vaiſſeaux auront été conſtruits ou acheté, c'eſt au greffe de l'Amirauté du lieu où le congé ſera expédié qu'il faut les dépoſer, ſuivant ladite déclaration du Roi du 24 Décembre 1726.

Et en ce qui concerne les perſonnes dont ces rôles doivent être compoſés, qui aux termes dudit article 3 doivent être tous François, ſans qu'à l'avenir il pût y avoir aucun étranger (contre la diſpoſition de l'article 8 du Réglement de Strasbourg qui permettoit d'y en employer juſqu'au tiers, moyennant que les Officiers fuſſent François); comme ce nouvel arrangement étoit préjudiciable au commerce; par Ordonnance du 20 Octobre 1723, la permiſſion d'employer des étrangers juſqu'au tiers dans les rôles d'équipage fût réta-

blie, à condition néanmoins que tous les Officiers jusque & compris le maître ou premier pilote, fussent tous François résidens actuellement en France, laquelle permission a été renouvellée & confirmée par ladite Déclaration du 24 Décembre 1726. Elle paroît exiger néanmoins que non-seulement le capitaine ou maître, mais encore tous les officiers mariniers & les deux tiers des matelots soient François actuellement demeurans dans le Royaume; mais aussi elle n'a pour objet que les navires achetés ou construits en pays étranger; au moyen de quoi rien n'empêche que l'Ordonnance du 20 Octobre 1723 ne subsiste pour les équipages des navires armés & expédiés dans le Royaume. Voir l'article 10, tit. des matelots *infrà*.

Tous les autres articles dudit Réglement de 1716 sont restés dans leur force & vigueur, en conséquence, par rapport aux bâtimens François ou étrangers dont les capitaines ou maîtres se présentent pour prendre des congés, il ne doit leur en être délivré que sur un certificat du Lieutenant de l'Amirauté, que le navire est actuellement dans le port, avec sa déclaration s'il est François ou étranger, à cause de la différence des formules; & si c'est un vaisseau François pour lequel il y ait déjà eu un congé expédié, il en sera fait mention dans le certificat & du siege où il aura été expédié; afin que le commis à la distribution ait soin, comme il y est tenu, de retirer l'ancien & d'en faire mention dans le nouveau congé qu'il délivrera; & faute par le capitaine de représenter l'ancien congé, le vaisseau sera confisqué comme étant sorti sans congé du lieu de son départ. Tout cela est ainsi réglé d'après l'Arrêt du Conseil du 31 Juillet 1687 par l'article 4 dudit Réglement, qui ajoute que si le navire a déjà été monté par un autre maître ou capitaine, celui qui demandera le congé sera tenu de représenter le congé du précédent voyage, & le premier maître obligé de le lui remettre, sous peine d'amende arbitraire & de prison qu'il tiendra jusqu'à ce qu'il ait satisfait, ou qu'il ait fait voir ce qu'est devenu le congé, faute de quoi le vaisseau & son chargement seront confisqués comme ayant navigé sans congé.

Le certificat que doit donner le Lieutenant de l'Amirauté sera délivré *gratis* & sur un papier commun, pour être remis au commis à la distribution des congés qui en fera mention dans le congé; & après l'avoir rempli & enregistré, il l'envoyera au Greffe de l'Amirauté pour y être enregistré par ordre de date & de numéro, article 5. Ce qui avoit déjà été ordonné par l'Arrêt du Conseil du 31 Juillet 1687.

L'article 6 fait défenses aux Lieutenans d'Amirauté d'expédier aucuns certificats pour des François qu'à ceux qui auront été reçus Capitaines ou maîtres en la maniere prescrite par l'Ordonnance de 1681; à quoi il faut ajouter, & par l'Ordonnance de 1689, de même que par le réglement du 15 Août 1725. Voir à ce sujet les observations sur l'article premier, titre du Capitaine *infrà*.

Par l'article 7 il est aussi défendu aux commis à la distribution des congés d'en délivrer aucuns aux Capitaines ou maîtres qui en demanderont, & il leur est enjoint de les remettre au Lieutenant de l'Amirauté après en avoir reçu le certificat qu'ils seront tenus de garder pour leur décharge; comme aussi il leur est défendu de délivrer aucun congé en blanc, d'intervertir l'ordre des numéros, ni de délivrer pour les vaisseaux étrangers des feuilles du

modele destiné uniquement pour les vaisseaux François; le tout sur peine de 1000 livres d'amende & de plus grande s'il y échoit.

Les articles 8, 11 & 12 concernant les François qui achetent ou qui font construire des vaisseaux dans les pays étrangers, & ils sont conformes au réglement de Strasbourg, il en fait mention sur l'article premier liv. 2, tit. 8 des propriétaires des navires.

L'article 9 concernant les certificats qu'il faut prendre des Consuls au sujet des vaisseaux construits ou achetés en pays étrangers relativement audit réglement de Strasbourg, défend auxdits Consuls de donner de fausses attestations ni de favoriser en aucune sorte les fraudes des sujets du Roi & des étrangers à cet égard, sous peine de 1500 livres d'amende, d'être privés de leur Consulat, & déclarés indignes & incapables d'en posséder aucun à l'avenir; à l'effet de quoi le procès leur sera fait & parfait à l'Amirauté.

Défenses pareillement par l'article 10 aux Consuls du Levant & de la côte de Barbarie & à tous autres, de donner aucun congé ou passe-port à aucun vaisseau pour quelque cause & sous quelque prétexte que ce soit, à peine de destitution & de punition exemplaire; enjoint à l'Ambassadeur de France à Constantinople & auxdits Consuls de faire ôter les pavillons François aux bâtimens étrangers qui entreprendront de le porter; de faire arrêter les Capitaines & patrons François qui se trouveront avoir prêté leurs noms, de les envoyer à Marseille avec les congés qu'ils auront surpris, pour leur procès leur être fait & parfait suivant la rigueur des Ordonnances par les Officiers de l'Amirauté, ensemble à ceux qui auront eu part à la délivrance desdits congés; attribuant à cet effet aux Officiers de l'Amirauté de Marseille, privativement à tous autres, la connoissance de ces sortes de délits, sans exclure cependant lesdits Consuls du privilege d'admettre sous leur protection les bâtimens étrangers portant le pavillon de leur nation ou celui de Jerusalem, qui pourroient *par ce refus* se mettre sous celle des Consuls des autres nations, en leur faisant payer les droits consulaires accoutumés suivant les capitulations & l'usage qui s'est toujours pratiqué.

L'article 13 fait encore défenses à tous sujets du Roi, capitaines, matelots & tous autres de faire aucun commerce des congés de l'Amiral & d'en vendre aux étrangers, sous peine des galeres, à laquelle seront pareillement sujets ceux qui leur auront servi pour Capitaines de pavillon. Et l'article 14 défend aussi aux maîtres ou capitaines d'employer des congés & passe-ports de l'Amiral pour faire naviger les vaisseaux étrangers sous pavillon François, à peine de confiscation des vaisseaux & de leur chargement, de 1000 livres d'amende & des galeres tant contre les capitaines ou patrons que contre les marchands & autres qui se trouveront y avoir contribué.

L'article 15 porte que les congés pour les vaisseaux qui vont faire un simple voyage dans le Levant, ne seront que pour un an au plus, si ce n'est aux termes de l'article 16, pour les vaisseaux allans en caravanne; auquel cas les congés pourront être délivrés pour deux ans en payant doubles droits, &c.

L'article 17 enjoint à tous Capitaines, maîtres ou patrons d'avoir une copie dudit réglement dans leur bord à peine de 1000 livres d'amende pour la premiere fois & de plus grande en cas récidive, & défend aux Officiers

de l'Amirauté d'en recevoir aucuns qu'après l'avoir interrogé sur ledit réglement & avoir reconnu qu'il en sait les dispositions.

L'article 2 du réglement de Strasbourg vouloit que les congés fussent limités à un temps convenable pour le voyage, & qu'ils ne fussent expédiés au plus que pour 6 mois, excepté les voyages de long-cours, où toutefois le congé ne pourroit servir que pour un an. Mais par la Déclaration du 17 Janvier 1703, confirmative de ce réglement, il y fut dérogé en cette partie, & ordonné que la durée des congés pourroit être prorogée dans les voyages de long-cours jusqu'à deux ans pour le Levant & les Indes Orientales.

Pour ce qui est de la navigation au petit cabotage, il ne doit être délivré aux maîtres ou patrons des rôles d'équipage que pour 3 ou 4 mois au plus, sans que lesdits maîtres ou patrons puissent excéder ce terme sous quelque prétexte que ce soit, à peine de 25 livres d'amende pour chaque mois excédant & de confiscation des bâtimens après une année expirée. Article 9 de l'Ordonnance du 18 Octobre 1740. L'article 10 défend de leur délivrer aucun congé qu'ils n'ayent déposé au greffe de l'Amirauté un double de leur rôle.

Observer que pour quelque temps que le congé soit accordé, il cesse & demeure sans effet dès que le voyage est fini ; après lequel les Capitaines, maîtres ou patrons indistinctement sont tenus de représenter leurs rôles d'équipage à l'Officier des Classes, & leurs congés aux Officiers de l'Amirauté du port où ils feront leur retour, avant d'obtenir de nouveaux rôles & congés, à peine de 200 livres d'amende contre les Capitaines au long-cours ou au grand cabotage, & de 50 livres pour ceux du petit cabotage. Article 11 de la même Ordonnance du 18 Octobre 1740.

ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT

DU ROI,

Portant défenses à tous capitaines, maîtres, & autres, commandans les vaisseaux, barques & autres bâtimens qui sont & seront ci-après dans les ports de France, même ceux de Sa Majesté qui auront été fretés aux particuliers, d'en sortir sans avoir pris les congés de l'Amiral de France & en avoir payé le droit aussi-bien que celui d'ancrage, à l'exception des vaisseaux & autres bâtimens appartenans aux particuliers dont Sa Majesté payera & nourrira les équipages, nommera les capitaines qui en seront exempts.

Du 25 Juillet 1702.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ETAT.

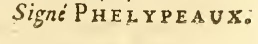
SUR ce qui a été representé au Roi étant en son Conseil, par Louis Alexandre de Bourbon, Comte de Toulouse, Amiral de France, que bien qu'il soit défendu par les Ordonnances & Réglemens de la Marine, à tous capitaines & maîtres des vaisseaux & autres bâtimens de sortir des ports du Royaume sans prendre ses congés, & payer le droit d'ancrage attribué à la

à la charge d'Amiral de France, quelques-uns ont voulu s'en exempter ſous prétexte qu'ils ont fretés pour le ſervice de Sa Majeſté, ou que les bâtimens appartiennent à Sadite Majeſté, & d'autant qu'il n'y a aucune exception en leur faveur dans leſdites Ordonnances, & que l'intention de Sa Majeſté eſt que ledit Sr. Comte de Toulouſe, jouiſſe de tous les droits & prérogatives attribués à ladite charge. Sa Majeſté étant en ſon Conſeil a fait très-expreſſes inhibitions & défenſes à tous capitaines, maîtres & autres, commandans les vaiſſeaux, barques & autres bâtimens, qui ſont & ſeront ci-après dans les ports de ſon Royaume, même ceux qui, appartenant à Sa Majeſté, auront été fretés aux particuliers, d'en ſortir ſans avoir pris les congés de l'Amiral de France, & en avoir payé le droit, auſſi-bien que celui d'ancrage, en la maniere & ſous les peines portées par leſdits Réglemens & Ordonnances. Veut néanmoins Sa Majeſté que les vaiſſeaux & autres bâtimens appartenans aux particuliers, dont elle payera & nourrira les équipages, & nommera les capitaines, ſoient exempts deſdits droits de congé & d'ancrage : Enjoint Sa Majeſté aux Officiers de l'Amirauté de tenir la main à l'exécution du préſent Arrêt. Fait au Conſeil d'Etat du Roi, Sa Majeſté y étant, tenu à Verſailles le vingt-cinquieme Juillet mil ſept cent deux. *Signé* PHELYPEAUX.

EXTRAIT

De l'Arrêt du Conſeil d'Etat, du 26 Novembre 1707, rendu entre M. l'Amiral & la Compagnie des Indes Orientales, touchant les droits d'Amirauté.

VU au Conſeil d'Etat du Roi, Sa Majeſté y étant, les mémoires reſpectivement préſentés par Louis-Alexandre de Bourbon, Comte de Toulouſe, Amiral de France d'une part, & les directeurs de la Compagnie Royale des Indes Orientales, & d'autres, &c. Oui le rapport du Sr. Comte de Pontchartrain, Secretaire d'Etat, ayant le département de la Marine. Le Roi étant en ſon Conſeil, faiſant droit ſur le tout ayant aucunement égard aux demandes des parties, a ordonné & ordonne que l'Ordonnance de la Marine du mois d'Août 1681, ſera exécutée ſelon ſa forme & teneur, pour les vaiſſeaux de la Compagnie des Indes Orientales, & en conſéquence que les capitaines, écrivains & autres Officiers deſdits vaiſſeaux, ſeront aſſujettis à prendre des congés & commiſſions en guerre, faire leurs rapports aux Officiers de l'Amirauté, leur remettre les papiers trouvés dans les priſes & les priſonniers pour en faire les procédures, & généralement à ce qui eſt preſcrit par ladite Ordonnance, ainſi qu'il ſe pratique pour tous les autres bâtimens des ſujets de Sa Majeſté, ayant égard à l'Edit du mois d'Août 1664, confirmé par la Déclaration du mois de Février 1685, elle a maintenu & confirmé ladite Compagnie des Indes Orientales, dans l'exemption du dixieme de l'Amiral, pour les priſes qui ont par elle été ci-devant faites, ou qui ſe feront à l'avenir au-delà de la ligne ſeulement ; & à l'égard des priſes qui ont été ou ſeront par elle faites à l'avenir au-deçà de la ligne, Sa Majeſté les a déclarées ſujettes audit droit, conformément à l'Ordonnance de 1681, du conſentement de ladite Compagnie des Indes Orientales, que Sa Majeſté a au ſurplus maintenu & confirmé dans ſes privileges & exemptions. Fait au Conſeil d'Etat du Roi, Sa Majeſté y étant, tenu à Verſailles le 26 Novembre 1707.



Signé PHELYPEAUX.



ÉDIT DU ROI,

Qui décharge les Négocians de l'obligation de prendre des passe-ports de Sa Majesté, pour envoyer leurs vaisseaux dans les lieux où il n'y a point d'interdiction, pour la navigation ni pour le commerce, & qui explique les cas dans lesquels lesdits passe-ports seront à l'avenir expédiés.

Donné à Paris au mois de Février 1716.

REGISTRÉ EN PARLEMENT.

LOUIS par la grace de Dieu, Roi de France & de Navare: A tous présens & avenir, Salut. Les négocians de notre Royaume nous ayant représenté que l'obligation à eux imposée de prendre, outre les congés de l'Amiral de France, des passe-ports expédiés en notre nom pour la navigation de leurs vaisseaux, est très-préjudiciable au commerce, non-seulement par la longueur inévitable de l'expédition de ces passe-ports; mais aussi par l'abus qui s'est introduit dans leur distribution & auquel il seroit impossible de remédier quelques sages précautions qui puisse être prises; nous avons fait examiner avec soin, les Edits, Arrêts, Ordonnances & autres Réglemens rendus par le feu Roi de glorieuse mémoire, notre très-honoré Seigneur & Bisayeul, pour imposer aux négocians, la nécessité de prendre lesdits passe-ports, & nous avons reconnu qu'ils n'ont pour la plûpart été rendus qu'à l'occasion du privilege, accordé en 1669, à la Compagnie des Indes Occidentales, de faire le commerce de l'Amérique exclusivement à tous autres, lequel privilege a été révoqué, par Edit du mois de Décembre 1674; & que ceux rendus depuis la révocation dudit privilege, n'ont eu pour motif, que des raisons particulieres qui ne subsistent plus, & que d'ailleurs l'obligation imposée aux négocians de prendre lesdits passe-ports, a été multipliée sans nécessité & appliquée à beaucoup de navigations, où suivant les termes précis des Ordonnances rendues pour la Marine, & notamment celle de 1681, les congés de l'Amiral de France doivent suffire. Et comme nous désirons procurer à nos sujets toutes les facilités convenables pour la navigation de leurs vaisseaux & le soutien de leur commerce; nous avons résolu de réduire l'obligation de prendre des passe-ports expédiés en notre nom, aux seuls cas où ils sont nécessaires, & de maintenir pour le reste l'usage établi par les Ordonnances rendues, concernant la Marine, de prendre seulement les congés de l'Amiral de France. A ces causes & autres considérations, à ce nous mouvans, de l'avis de notre très-cher & amé Oncle le Duc d'Orléans Régent, de notre très-cher & très-amé Cousin le Duc de Bourbon, de notre très-cher & très-amé Oncle le Comte de Toulouse, & autres Pairs de France, grands & notables personnages de notre Royaume & de notre certaine science, pleine puissance & autorité Royale, nous avons par le présent Edit perpétuel & irrévocable. Dit, statué & ordonné, disons, statuons & ordonnons, voulons & nous plaît.

ARTICLE PREMIER.

Que les capitaines & maîtres des vaisseaux qui seront envoyés par les négocians, en lieux où il n'y a point d'interdiction pour la navigation ni pour le commerce, soit obligé de prendre seulement des congés de l'Amiral de France, suivant l'usage, & dans les formes ordinaires.

II. Les capitaines & maîtres des vaisseaux François ou neutres, destinés pour porter des marchandises en pays ennemi, seront tenus de prendre des passe-ports de nous, avec l'attache de l'Amiral de France.

III. Quand pour des raisons particulieres, nous jugerons à propos de permettre dans notre Royaume & Etats de notre obéissance, l'introduction des marchandises de pays ennemi, les capitaines des vaisseaux, soit neutres ou ennemis chargés desdites marchandises, seront pareillement tenus de prendre des passe-ports de nous, avec l'attache de l'Amiral de France.

IV. Il sera aussi donné des passe-ports expédiés en notre nom, pour la sortie des bleds

& autres productions de la terre, dont l'extraction ne sera point permise, soit qu'ils doivent être transportés dans des pays étrangers, ou d'une province à une autre, de notre Royaume & Etats de notre domination.

V. Lorsque nous croirons devoir permettre aux négocians François d'envoyer leurs vaisseaux dans l'étendue des concessions accordées à des Compagnies établies pour le commerce, les capitaines & maîtres desdits vaisseaux seront pareillement tenus de prendre de nous des passeports avec l'attache de l'Amiral de France.

VI. Quand pour des raisons particulieres, nous jugerons à propos de donner des ordres pour faire fermer les ports de notre Royaume, & des terres & pays de notre obéissance, soit que ces ordres s'étendent à tous nos ports en général, ou seulement à quelques ports dénommés ; nous voulons qu'aucun vaisseau, soit François ou Etranger, ne puisse sortir desdits ports ou y entrer sans passe-ports de nous, avec l'attache de l'Amiral de France.

Si donnons en mandement à nos amés & féaux Conseillers, les gens tenant notre Cour de Parlement à Paris, que le présent Edit ils ayent à faire lire, publier & registrer, & le contenu en icelui, garder & observer selon sa forme & teneur, nonobstant tous Edits, Déclarations, Arrêts, Ordonnances & Réglemens à ce contraires auxquels nous avons dérogé & dérogeons par le présent Edit ; aux copies duquel, collationnées par l'un de nos amés & féaux Conseillers, Secretaires, voulons que foi soit ajoutée ainsi qu'à l'original : Car tel est notre plaisir, & afin que ce soit chose ferme & stable à toujours, nous y avons fait mettre notre Scel. Donné à Paris au mois de Février, l'an de grace mil sept cent seize, & de notre regne le premier. *Signé* LOUIS. *Et plus bas*, par le Roi, LE DUC D'ORLÉANS Regent, présent. PHELYPEAUX. *Visa*, Voysin : Et scellé du grand Sceau de cire verte, en lacs de soye rouge & verte.

REGLEMENT

Que le Roi, de l'avis de son très-cher & très-amé Oncle le Duc d'Orléans Régent, veut être observé à l'avenir par ses sujets propriétaires des vaisseaux, barques & autres bâtimens de mer, & par ceux qui en acheteront ou en feront construire, tant en France que dans les pays Etrangers, de même que par les commis à la distribution des congés du Comte de Toulouse, Amiral de France, pour la navigation desdits bâtimens, & par les Consuls François établis dans les pays étrangers. Du premier Mars 1716.

ARTICLE PREMIER.

AUcun vaisseau ne sortira des ports de Sa Majesté sans congé de l'Amiral de France enregistré au Greffe de l'Amirauté du lieu de son départ, sous peine de confiscation du vaisseau & de son chargement ; ne seront néanmoins les maîtres tenus de prendre aucun congé pour retourner au port de leur demeure s'il est situé dans le ressort de l'Amirauté où ils auront fait leur décharge.

Les commis à la distribution des congés auront des formules de congés différentes, les unes destinées pour les François, & les autres pour les vaisseaux étrangers.

II. Les congés de l'Amiral ne seront délivrés que pour les vaisseaux qui seront actuellement dans les ports du Royaume, si ce n'est pour ceux qui auront été achetés ou construits dans les pays étrangers pour lesquels il pourra être délivré des congés pour trois mois seulement, sans qu'il leur en puisse être donné d'autre si dans ce temps ils ne sont amenés dans les ports du Royaume.

Les capitaines ou patrons desdits bâtimens, leurs consorts ou correspondans, auxquels lesdits congés seront délivrés, passeront leur soumission à l'Amirauté pour le retour dudit bâtiment dans l'un des ports du Royaume, dans le terme porté par le congé, sous peine de quinze cens livres d'amende & de peine corporelle, s'il est vérifié qu'ils ayent abusé du congé qui leur aura été délivré.

Si néanmoins les propriétaires François d'un vaisseau acheté ou construit dans les pays étrangers avoient occasion de lui faire faire une navigation avantageuse, avant que de revenir en France, ils pourront demander un congé à cet

effet, qui leur ſera accordé par les Officiers de l'Amirauté pour un temps proportionné à ce voyage, qui ſera expliqué par le congé, & en prenant les ſoumiſſions de l'Armateur; de rapporter les certificats des Conſuls François des lieux de ſon départ & de celui où il lui eſt permis d'aller & de ramener le vaiſſeau en France dans le temps qui lui aura été preſcrit; le tout ſous peine de quinze cens livres d'amende, dont il ſera tenu de donner caution en recevant le congé, qui ne ſera point délivré autrement.

III. Veut Sa Majeſté que les propriétaires des vaiſſeaux bâtis & achetés dans les pays étrangers, aux conditions ci-deſſus, ſoient tenus de mettre au Greffe de l'Amirauté du lieu où ils ont été conſtruits ou achetés avant leur départ, le rôle des équipages deſdits vaiſſeaux, contenant les noms, âges, demeure & pays des Officiers mariniers & matelots, dont ils ſeront compoſés, ſoit qu'ils ſoient engagés en France ou dans les pays étrangers, & qu'il ne ſoit donné aucun congé ni paſſeport, ſi le capitaine, maître ou patron, enſemble tous les Officiers, ne ſont François & actuellement demeurans dans le Royaume, ſans qu'il puiſſe y avoir aucun étranger à l'avenir; défend Sa Majeſté de faire enregiſtrer de faux rôles ſous peine des Galeres contre celui qui l'aura fait enregiſtrer, & de confiſcation de la part qu'il aura dans le vaiſſeau & dans le chargement.

Sera néanmoins permis aux capitaines qui auront fait conſtruire ou qui auront acheté des bâtimens dans les pays étrangers, d'engager ſur les lieux des Officiers mariniers & matelots François qui s'y trouveront dégradés pour naviguer pendant le temps de leur congé, dont il ſera fait un rôle en bonne forme, ſigné par le Conſul François, & qui ſera envoyé par lui à l'Amirauté avec le contrat, pour y être enregiſtré; & pour l'ordre des Claſſes il ſera envoyé auſſi par ledit Conſul un *duplicata* dudit rôle au Commiſſaire du département du port où les vaiſſeaux devront faire leur retour. Les matelots François étant actuellement en France, qui ne ſeront pas de la Claſſe de ſervice preſcrite par l'Ordonnance, dont les propriétaires François auront beſoin pour leurs vaiſſeaux conſtruits, ou achetés en pays étrangers, pourront y aller après que le rôle d'équipage aura été expédié par le commis des Claſſes, en la forme preſcrite par l'Ordonnance de 1689.

IV. Chaque capitaine ou maître, ſoit François ou étranger, qui voudra prendre ſon congé, ſera tenu de faire certifier par le Lieutenant d'Amirauté en chaque port, que le bâtiment eſt actuellement dans le port & qu'il appartient à des François ou à des étrangers; & à l'égard des vaiſſeaux François, en cas qu'il leur eſt déjà été expédié un congé, il en ſera fait mention dans le certificat, comme auſſi du Siege où il aura été expédié; & comme il y a des formules particulieres pour les congés qui doivent être délivrés aux vaiſſeaux François, & d'autres pour les congés qui doivent être délivrés aux vaiſſeaux étrangers, le Lieutenant aura ſoin de ſpécifier dans ſon certificat celle de deux formules qui devra être délivrée à chaque vaiſſeau.

Sera tenu le commis à la diſtribution des congés d'énoncer dans le nouveau congé qu'on lui aura remis l'ancien qu'il gardera auſſi pour ſa décharge, & qu'il ſera obligé de repréſenter en rendant ſes comptes; & faute par leſdits maîtres ou capitaines de le repréſenter, leſdits vaiſſeaux ſeront confiſqués, comme étant ſortis ſans congé du lieu de leur départ, conformément à l'Ordonnance de 1681.

Si le vaiſſeau a déjà été monté par un autre maître, celui qui demandera le congé ſera tenu de rapporter le certificat du précédent voyage, & le premier maître tenu de lui remettre ſous peine d'amende arbitraire & de priſon qu'il tiendra, tant & ſi long-temps qu'il ait repréſenté ledit congé, ou qu'il ait fait voir ce qu'il eſt devenu, faute de quoi le vaiſſeau & ſon chargement ſeront confiſqués, comme ayant navigué ſans congé.

V. Ledit certificat ſera délivré *gratis* & ſur papier commun par le Lieutenant d'Amirauté, pour être remis au commis à la diſtribution des congés de l'Amiral, qui en fera mention dans ledit congé, qui ſera par lui rempli & enregiſtré en conformité, & enſuite envoyé au Lieutenant de l'Amirauté pour en ordonner l'enregiſtrement au Greffe par ordre de date & de *numéro*.

VI. Défend Sa Majeſté au Lieutenant d'Amirauté d'expédier aucuns certificats pour des François qu'à ceux qui auront été reçus capitaines ou maîtres en la maniere preſcrite par l'Ordonnance de 1681.

VII. Défend Sa Majeſté aux commis à la diſtribution des congés d'en délivrer aucuns aux maîtres qui les demandent; mais de les remettre au Lieutenant de l'Amirauté après en avoir reçu le certificat, qu'il ſera tenu de garder pour ſa décharge; comme auſſi de délivrer aucun congé en blanc, d'intervertir l'ordre des *numéros* dans la délivrance des congés, ni de délivrer pour les vaiſſeaux étrangers des

feuilles de congé du modele qui eſt deſtiné uniquement aux vaiſſeaux François ; le tout ſous peine de mille livres d'amende, & d'en répondre en ſon propre & privé nom, & de plus grande peine s'il échoit.

VIII. En cas qu'un François veuille faire bâtir quelque vaiſſeau dans les pays étrangers, Sa Majeſté veut qu'il en faſſe ſa déclaration à l'Amirauté la plus prochaine du lieu de ſa demeure auſſi-tôt qu'il en donnera le premier ordre, & qu'il la réitere lorſqu'il ſera achevé de bâtir ; laquelle déclaration contiendra le lieu où le vaiſſeau ſera bâti, le port du vaiſſeau, enſemble les participes & intéreſſés en la propriété d'icelui, qui ne pourront être à l'avenir que des François domiciliés dans le Royaume, ſans que les étrangers puiſſent y avoir aucune part, & ſous les mêmes peines que ci-deſſus contre ceux qui feront de fauſſes déclarations.

IX. En cas qu'il y ait un Conſul de la nation Françoiſe dans les pays où les François feront conſtruire ou acheter les vaiſſeaux, veut Sa Majeſté qu'ils ſoient tenus de rapporter aux Officiers de l'Amirauté l'atteſtation dudit Conſul, contenant l'état & qualité du vaiſſeau, & la connoiſſance qu'il aura des vendeurs ou entrepreneurs, enſemble des Notaires ou autres perſonnes publiques qui auront paſſé les contrats qui ſeront par lui légaliſés ; défend auxdits Conſuls de donner de fauſſes atteſtations, ni de favoriſer en aucune ſortes de fraudes des ſujets de Sa Majeſté & des étrangers à cet égard, ſous peine de quinze cens livres d'amende, d'être privés de leur Conſulat & déclarés indignes & incapables d'en poſſéder aucun à l'avenir ; à l'effet de quoi leur procès leur ſera fait & parfait à l'Amirauté de Marſeille.

X. Défend Sa Majeſté aux Conſuls du Levant de la côte de Barbarie, & à tous autres, de donner aucun congé ni paſſe-port à quelque vaiſſeau, pour quelque cauſe & ſous quelque prétexte que ce puiſſe être, à peine de deſtitution & de punition exemplaire ; enjoint à ſon Ambaſſadeur à Conſtantinople, & auxdits Conſuls, de faire ôter les pavillons François aux bâtimens étrangers qui entreprendront de le porter, faire arrêter les capitaines & patrons François qui ſe trouveront avoir prêté leurs noms, de les envoyer à Marſeille avec les congés qu'ils auront ſurpris, pour leurs procès leur être fait & parfait ſuivant la rigueur des Ordonnances par les Officiers de l'Amirauté, enſemble à ceux qui auront eu part à la délivrance deſdits congés, attribuant à cet effet aux Officiers de l'Amirauté de Marſeille, privativement à tous autres la connoiſſance de ces ſortes de délits, ſans exclure pourtant leſdits Conſuls du privilege d'admettre ſous leur protection les bâtimens étrangers portant le pavillon de leur nation ou celui de Jéruſalem, qui pourroient par ce refus ſe mettre ſous celle des Conſuls des autres nations, en leur faiſant payer les droits Conſulaires accoutumés ſuivant les capitulations & l'uſage qui s'eſt toujours pratiqué.

XI. Veut Sa Majeſté que les marchands ou autres particuliers qui auront fait bâtir ou acheter des vaiſſeaux bâtis dans les ports du Royaume, faſſent leurs déclarations pardevant les Officiers d'Amirauté du lieu de leur demeure, portant que le vaiſſeau leur appartient entierement, ſans qu'aucun étranger y puiſſe avoir part ; mais ſeulement des François domiciliés dans le Royaume ; & ſera cette Déclaration enregiſtrée au Greffe de l'Amirauté avec les contrats d'acquiſition pour y avoir recours en cas de beſoin, défend Sa Majeſté de faire de fauſſes Déclarations ou d'enregiſtrer de faux contrats, ſous peine de confiſcation du vaiſſeau, de mille livres d'amende contre chacun de ceux qui ſe trouveront avoir part à la fauſſeté.

XII. Lorſqu'un François aura acheté quelque vaiſſeau dans les pays étrangers, Sa Majeſté veut qu'il faſſe enregiſtrer ſon contrat au Greffe de l'Amirauté la plus prochaine de ſa demeure, & qu'il faſſe les mêmes Déclarations & ſous les mêmes peines.

XIII. Défend Sa Majeſté à tous ſes ſujets, capitaines, maîtres, patrons, matelots ou autres, de faire aucun commerce des congés de l'Amiral de France, & d'en vendre aux étrangers pour de l'argent, ſous peine des Galeres, contre ceux qui ſeront convaincus d'avoir eu quelque ſorte de part à ce commerce, ou d'avoir ſervi pour capitaine de pavillon.

XIV. Défend Sa Majeſté à tous maîtres, capitaines & patrons François d'employer des congés & paſſe-ports de l'Amiral de France pour faire naviguer les vaiſſeaux étrangers ſous pavillon François, à peine de confiſcation des vaiſſeaux & de leur chargement, de mille livres d'amende, & des Galeres contre tous capitaines, patrons, marchands & autres qui ſe trouveront y avoir contribué.

XV. Les congés pour les vaiſſeaux qui vont faire un ſimple voyage en Levant, ne ſeront que pour un an au plus.

XVI. Les congés pour les vaiſſeaux qui vont en caravanne, pourront être délivrés pour deux ans, en payant double droit à

l'Amiral & aux Officiers d'Amirauté, à qui Sa Majeſté enjoint de n'en expédier aucun que pour des vaiſſeaux appartenans à des François, & à condition que le capitaine ou patron à qui le congé ſera accordé, ne pourra vendre ſon bâtiment pendant ſa caravanne qu'en remettant ſon congé au Conſul François de l'endroit où il aura vendu ſon bâtiment, en déclarant par un acte à la Chancellerie du Conſulat, les motifs qui l'engagent à le vendre, & en produiſant les titres ou pouvoirs en forme qu'il a des intéreſſés audit bâtiment, faute de quoi il ne pourra le vendre, & ſera ledit Conſul obligé de donner avis de cette vente aux Officiers de l'Amirauté où ledit congé a été délivré, & de leur envoyer bâtonné ou rompu, fermé du cachet du Conſulat, ſuppoſé que ledit bâtiment ſoit vendu à des étrangers; & s'il eſt vendu à un ſujet du Roi, le Conſul doit l'obliger de ſe rendre en France avec le même congé pour en prendre un nouveau.

XVII. Veut & ordonne Sa Majeſté que tous capitaines, maîtres & patrons ſoient tenus d'avoir copie du préſent Réglement dans leur bord, à peine de mille livres d'amende pour la premiere fois qu'ils y manqueront, & de plus grande peine en cas de récidive.

Défend Sa Majeſté aux Officiers de l'Amirauté de recevoir aucun maître, capitaine ni patron, qu'après l'avoir interrogé ſur le préſent Réglement & avoir connu qu'il en ſait les diſpoſitions.

XVIII. Pour l'exécution de ce qui y eſt contenu, les propriétaires des vaiſſeaux, barques & autres bâtimens, & ceux qui en acheteront ou en feront conſtruire, tant dans le Royaume que dans les pays étrangers, les Officiers de l'Amirauté, les commis à la diſtribution des congés de l'Amiral de France, & les Conſuls François établis dans les pays étrangers, ſe ſerviront de formules tranſcrites en fin du préſent réglement, dont il y aura des modeles imprimés dans les Amirautés & dans les Conſulats, pour chacune deſquelles les Greffiers ou Chancelliers ne pourront exiger plus de ſix deniers, les maîtres, patrons & intéreſſés aux bâtimens ſeront obligés en faiſant leurs déclarations d'affirmer par ſerment qu'elles contiennent vérité.

Mande & ordonne Sa Majeſté à Monſieur le Comte de Toulouſe, Amiral de France, de tenir la main à l'exécution du préſent Réglement, de le faire publier, afficher & enregiſtrer par-tout où beſoin ſera, & de donner les ordres néceſſaires pour ſa pleine & entiere exécution. Fait à Paris le premier Mars mil ſept cent ſeize. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX.

DÉCLARATION DU ROI,

Qui autoriſe le Réglement qui doit être obſervé par les propriétaires, capitaines & maîtres des bâtimens de mer avec ledit Réglement.

Donnée à Paris le 4 Mars 1716.

LOUIS par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre: A tous ceux qui ces préſentes Lettres verront, Salut. L'envie que nous avons d'augmenter & d'étendre autant qu'il eſt poſſible la navigation & le commerce de nos ſujets, & de remédier aux abus qui ont pû y donner atteinte, nous a déterminé à faire un Réglement général en date du premier du préſent mois de Mars, concernant ce que nous voulons être obſervé par nos ſujets, propriétaires des vaiſſeaux, barques & autres bâtimens de mer, & par ceux qui en font conſtruire, tant dans notre Royaume que dans les pays étrangers, & ce que nous voulons être obſervé auſſi dans la diſtribution des congés de l'Amiral, pour la navigation deſdits bâtimens & par les Conſuls François, établis dans les pays étrangers; & comme nous eſtimons néceſſaire de donner connoiſſance à nos Cours des diſpoſitions qu'il contient, afin qu'elles ayent à s'y conformer dans le Jugement des procès qui pourront y être portés. A ces cauſes, de l'avis de notre très-cher & très-amé oncle, le Duc d'Orléans Régent, de notre très-amé Couſin le Duc de Bourbon, de notre très-cher & très-amé Oncle le Duc du Maine, de notre très-cher & très-amé Oncle le Comte de Toulouſe, & autres Pairs de France, grands & notables perſonnages de notre Royaume, en confirmant ledit Réglement, en date du premier

du présent mois de Mars, contenant dix-huit articles, & les huit formules ensuite ; le tout ci-attaché sous le contre-scel de notre Chancellerie, nous l'avons autorisé & autorisons par ces présentes signées de notre main ; voulons que ledit Réglement, ensemble lesdites formules, soient registrées en nos Cours & exécutées selon leur forme & teneur. Si donnons en mandement à nos amés & féaux Conseillers, les gens tenant nos Cours de Parlement à Paris, que ces présentes, ensemble lesdits Réglemens & formules, ils ayent à faire lire, publier & registrer, & leur contenu garder & observer selon leur forme & teneur, nonobstant tous Edits, Déclarations, Ordonnances, Arrêts, Réglemens & autres choses à ce contraires auxquels nous avons dérogé & dérogeons par lesdites présentes, aux copies desquelles & dudit Réglement & formules collationnées par l'un de nos amés & féaux Conseillers, Secretaires, voulons que foi soit ajoutée comme à l'original ; car tel est notre plaisir. En témoin de quoi nous avons fait mettre notre scel à cesdites présentes. Donnée à Paris le quatrieme jour de Mars, l'an de grace mil sept cent seize, & de notre regne le premier. *Signé* LOUIS. *Et plus bas*, *par le* ROI, le Duc d'Orléans Régent, présent. PHELYPEAUX. Et scellée du grand Sceau de cire jaune.

Registrées, oui, & ce requérant le Procureur-Général du Roi, pour être exécutées selon leur forme & teneur, & copies collationnées envoyées aux Bailliages & Sénéchaussées du ressort pour y être lues, publiées & enregistrées ; enjoint aux Substituts du Procureur du Roi d'y tenir la main, & d'en certifier la Cour dans un mois, suivant l'Arrêt de ce jour. A Paris en Parlement le premier Avril mil sept cent seize. Signé *DONGOIS.*

ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT

DU ROI,

Portant que tous bâtimens de mer, employés par les Entrepreneurs de la voiture des Sels des Gabelles au transport d'iceux, soit qu'ils appartiennent auxdits Entrepreneurs ou autrement, seront tenus de prendre des congés des Amirautés dans les Ports d'où ils sortiront, de faire leurs déclarations, & de souffrir la visite dans ceux où ils arriveront, & de payer les droits portés par les Tarifs.

Du 18 Octobre 1723.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ETAT.

SUR la Requête présentée au Roi en son Conseil, par Louis-Alexandre de Bourbon, Comte de Toulouse, Amiral de France ; contenant que les nommés Saint-Martin, Baillon, & Pescherelles, entrepreneurs de la voiture des Sels des Gabelles de France, ont fait signer le douze Mai dernier aux Officiers des Amirautés du Havre & de Honfleur, un acte par lequel ils ont déclaré qu'ils n'entendoient point être assujettis à prendre des congés ni faire aucunes déclarations à l'Amirauté ; attendu que par leur marché ils sont exempts de tous droits, & que par l'article deux cens dix du bail de Dommergue, ils ne sont point tenus de payer aucuns droits, ni de prendre aucuns congés, tant des Gouverneurs que des Amiraux ; que cette prétention est également contraire aux Ordonnances de la Marine, &c. préjudiciable à la discipline de la navigation ; qu'en effet l'Ordonnance de 1681, l'Edit de 1711, & tous les Réglemens concernant la Marine, imposent à tous bâtimens maritimes l'obligation de prendre des congés dans les ports d'où ils sortent, & de faire leur déclaration dans ceux où ils arrivent, sous peine de confiscation ; quant au bail de Dommergue, que n'étant enregistré ni dans les Amirautés ni au Parlement de Rouen, les Officiers des Ami-

rautés de Normandie ne peuvent les regarder comme Loi, ni se dispenser d'observer les Ordonnances & Réglemens ci-dessus, & que l'article 210 quelque formel qu'il paroisse, n'est pas suffisant pour déroger à l'Ordonnance de 1681, & celles rendues postérieurement; qui établissent pour toutes sortes de vaisseaux maritimes la nécessité de prendre des congés; qu'il auroit fallu une dérogation expresse à toutes ces Ordonnances, & qu'il y a lieu de croire que Sa Majesté ne l'auroit pas fait sans accorder un dédommagement à l'Amiral de France; que l'on peut même dire que l'intention de Sa Majesté n'a jamais été d'exempter les bâtimens employés pour le service de la ferme, de la loi générale, puisqu'elle n'en a pas voulu exempter les bâtimens fretés pour son service, pas même ceux qui lui appartiennent, si ce n'est dans le cas où elle paye & nourrit les équipages, ainsi qu'il a été ordonné par l'Arrêt du Conseil du 25 Juillet 1702; que si les propres vaisseaux deviennent sujets au droit de congé lorsqu'ils sont fretés à des particuliers, quoique pour son service, il n'est pas à présumer que les vaisseaux des particuliers en deviennent exempts lorsqu'ils sont fretés pour le service de la ferme; que d'ailleurs cet article qui n'a jamais eu d'exécution, seroit plus que suffisamment détruit par le réglement en forme de tarif de 1714, autorisé par Lettres-Patentes, vérifiées au Parlement, qui porte en termes exprès que les bâtimens des Fermiers généraux, pour le transport des Sels, payeront les mêmes droits que les autres bâtimens, à proportion de leurs voyages, que puisque ceux qui vont charger des Sels dans les marais de Brouage, Poitou & Bretagne, pour les transporter aux embouchures des rivieres, ne sont pas exempts de prendre des congés, nonobstant ledit article 210, il ne paroît aucune raison de prétendre qu'ils en puissent être exempts lorsqu'ils transportent ces mêmes Sels de l'embouchure de la riviere de Seine à Rouen, ou à Dieppedalle, puisque cette navigation est maritime, & que tous les vaisseaux qui la font sont assujettis à ces mêmes droits; qu'il y a même une raison pour les y assujettir qui est supérieure à celle de l'intérêt de l'Amiral de France & des Officiers d'Amirauté; c'est la police de la navigation qu'il est impossible d'entretenir, si l'on n'oblige tous les vaisseaux qui peuvent aller en mer à faire leur déclaration & à souffrir la visite dans tous les ports où ils passent, qu'autrement il en arriveroit des abus très-considérables, en ce que les vaisseaux qui vont d'Honfleur, étant en état d'aller à la mer, & de faire tels voyages qu'ils voudroient, ils pourroient arriver à Rouen avec des marchandises dont l'entrée est prohibée, & en emporter de Rouen d'autres dont la sortie est défendue, ce qui ne se peut empêcher qu'en obligeant ces mêmes vaisseaux à faire leurs déclarations & rapports, & de souffrir la visite dans les Amirautés des ports où ils abordent; que c'est sur ce fondement qu'est intervenu l'Arrêt du Conseil du 23 Août 1661, qui ordonne que tous les vaisseaux partans de Rouen ou y arrivans, seront obligés de prendre des congés, faire leur déclaration, & souffrir la visite; qu'en vain objecteroit-on que les bâtimens destinés à voiturer des Sels pour le service de la ferme, n'étant uniquement chargés que de Sel, ne doivent point être sujets aux déclarations, & aux visites, d'autant que c'est le seul moyen pour les Officiers d'Amirautés de s'assurer que ces bâtimens ne sont chargés que de Sel, & pour empêcher les maîtres de ces bâtimens de tromper la vigilance des fermiers, & de faire impunément la contrebande, sous prétexte de faire le service de la ferme. Qu'enfin il paroît par tous les extraits qui ont été tirés exactement des Greffes des Amirautés, que l'exemption portée par le bail de Dommergue n'a jamais eu lieu, & que les bâtimens des fermes ont toujours été assujettis à prendre des congés, ce qui se prouve par les Extraits des Registres des Amirautés; qu'à l'égard des clauses portées par le marché fait entre les fermiers & les entrepreneurs de la voiture de Sels; ce sont des conventions particulieres, dont l'Amiral ni les Officiers d'Amirauté ne doivent prendre aucune connoissance; qu'il leur suffit pour soutenir leurs droits qu'ils ayent des Réglemens qui les établissent, & qu'ils soient toujours prêts à justifier par leurs Registres qu'ils ne levent ces droits que sur le pied des tarifs qui les ont fixés. A CES CAUSES, requéroit le Sieur Comte de Toulouse, qu'il plût à Sa Majesté, sans s'arrêter à l'Acte signifié le 12 Mai dernier aux Officiers des Amirautés du Havre & de Honfleur, à la Requête desd. Saint-Martin, Baillon & Peschereile, entrepreneurs des Sels des Gabelles, & sans s'arrêter à l'article 210, du bail de Dommergue, ordonner que les Ordonnances & Réglemens concernant la Marine, notamment l'Ordonnance de 1681, & l'Edit de 1711, seront exécutés selon leur forme & teneur; ce faisant, que les bâtimens de mer, employés au transport des Sels des Gabelles, seront tenus de prendre des congés dans les ports d'où ils sortiront, de faire leurs déclarations, & de souffrir la visite

dans

dans ceux où ils arriveront, à peine de confiscation des Sels, bâtimens, équipages. Vu ladite requête, les Ordonnances, Edits & Arrêts y mentionnés; le mémoire des fermiers généraux servant de réponse; portant que la disposition des Ordonnances & Réglemens concernant la discipline & la sûreté de la navigation, ne peuvent avoir d'application au fait dont il s'agit; qu'il est du bien & de l'intérêt du service, d'ordonner l'exécution de l'article 210 du bail de Dommergue qui sert de loi pour tous les autres baux. Que pour le faire connoître il suffit d'observer que le port de Honfleur, ou les alleges, chargent le Sel par renversement de bord en bord des vaisseaux venans de Brouage, est situé à l'embouchure de la Seine; que lesdites alleges partent de ce port en remontant ladite riviere pour aller à Dieppedalle où sont les dépôts, & qu'elles ne vont jamais en mer, & par conséquent elles ne doivent point être assujetties à prendre des congés de l'Amirauté, étant à l'abri de tous les inconvéniens qui ont donné lieu aux dispositions des Réglemens concernans la Marine; qu'il y a lieu de les exempter des formalités prescrites par lesdits Réglemens, parce que les enregistremens des déclarations & soumissions au Greffe des Amirautés, les expéditions des congés & certificats, leur rapport à Quilbœuf, Caudebec & à Rouen, causeroient un retard très-préjudiciable au service, outre que les entrepreneurs des voitures ne manqueroient pas de se pourvoir au Conseil, en indemnité pour les droits qu'il faudroit payer pour toutes ces expéditions. La Réponse du sieur Comte de Toulouse, & des Officiers de l'Amirauté, audit mémoire; les extraits des registres des Amirautés, & autres pieces y jointes. Oui le rapport du sieur Dodun, Conseiller ordinaire au Conseil Royal, Contrôleur général des Finances : LE ROI EN SON CONSEIL, ayant égard à la Requête du sieur Comte de Toulouse, ordonne que les Edits, Ordonnances, Arrêts & Réglemens concernans la Marine, seront exécutés selon leur forme & teneur; ce faisant, & conformément à iceux, que les Bâtimens de mer employés au transport de sels des Gabelles, soit qu'ils appartiennent à l'adjudicataire, soit qu'ils soient par lui pris à fret, seront tenus de prendre des congés des Amirautés dans les ports d'où ils sortiront; de faire leurs déclarations, & de souffrir la visite dans ceux où ils arriveront, & de payer les droits portés par les Tarifs. Fait au Conseil d'Etat du Roi, tenu à Versailles le dix-huitieme jour d'Octobre mil sept cent vingt-trois. *Signé*, DE LAISTRE, avec paraphe, *& à côté est écrit*, Collationné, avec paraphe.

DÉCLARATION DU ROI,

Qui ordonne qu'il ne pourra être délivré des congés de l'Amiral pour les vaisseaux construits ou achetés dans les pays étrangers, que pour revenir directement dans le Royaume.

Donnée à Versailles le 24 Décembre 1726.

REGISTRÉE EN PARLEMENT.

LOUIS par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre : A tous ceux qui ces présentes Lettres verront, Salut. Nous aurions pour le bien du commerce général de nos sujets, ordonné par notre Déclaration du mois de Janvier 1723, qu'il ne pourroit être délivré dans les Amirautés de Provence des congés de l'Amiral, que pour trois mois seulement; pour les vaisseaux achetés ou construits dans les pays étrangers, à l'effet de revenir directement dans notre Royaume, sans pouvoir aller ailleurs nonobstant ce qui est porté par le Réglement du premier Mars 1716, & d'interpréter ledit Réglement, en ce qui regarde les rôles d'équipages qui doivent être donnés pour la navigation desdits bâtimens : & estimant nécessaire que les dispositions de notredite Déclaration, à l'exception de ce qui concerne les équipages desdits bâtimens, que nous voulons bien permettre être composés d'une partie de matelots étrangers, soient exécutées dans les autres Amirautés de notre Royaume. A ces causes & autres à ce nous mouvans, de notre certaine science, pleine puissance & autorité Royale,

nous avons par ces présentes signées de notre main, dit, déclaré & ordonné, disons, déclarons & ordonnons, voulons & nous plaît, qu'il ne soit délivré des congés de l'Amiral pour les vaisseaux achetés ou construits dans les pays étrangers, que pour le terme de trois mois seulement, à l'effet de revenir directement en France, sans que les capitaines, maîtres ou patrons puissent entreprendre aucune autre navigation; dérogeant, quant à ce seulement, audit Réglement du premier Mars 1716, lequel sera au surplus exécuté selon sa forme & teneur. Voulons que lesdits capitaines, maîtres ou patrons desdits bâtimens, leurs consorts ou correspondans auxquels lesdits congés seront délivrés, passent leur soumission à l'Amirauté pour le retour desdits bâtimens dans l'un des ports du Royaume, dans le terme porté par le congé à peine de quinze cens livres d'amende, & de punition corporelle s'il est vérifié qu'ils ayent abusé du congé qui leur aura été délivré; leur défendans sous les mêmes peines, & de confiscation du bâtiment & du chargement, d'entreprendre une autre navigation, sous quelque prétexte que ce puisse être: Enjoignons à nos Procureurs des Sieges de l'Amirauté dans lesquels les soumissions ci-dessus ordonnées auront été passées, de vérifier à la fin du terme de trois mois porté par icelles, s'il y aura été satisfait, & en cas d'inexécution & de contravention, faire les diligences nécessaires contre les contrevenans, pour les faire condamner aux peines ci-dessus ordonnées. Et attendu qu'il pourroit naître des difficultés dans l'exécution de l'article III. dudit Réglement de 1716, par les termes dans lesquels il est conçu, ordonnons en interprétant en tant que de besoin ledit article III, que les maîtres & propriétaires des vaisseaux bâtis ou achetés dans les pays étrangers aux conditions ci-dessus, soient tenus de mettre au Greffe de l'Amirauté du lieu où le congé sera expédié avant le départ desdits vaisseaux, le rôle de leurs équipages, contenant les noms, âges, demeures & pays des Officiers, mariniers & matelots dont ils seront composés; soit qu'ils soient engagés en France ou dans les pays étrangers: Permettons aux capitaines, maîtres ou patrons, de composer leurs équipages d'un tiers de matelots étrangers; & voulons qu'il ne soit donné aucun congé ni passe-port, si le capitaine, maître ou patron, ensemble tous les Officiers, mariniers & les deux tiers des matelots ne sont François, & actuellement demeurans dans le Royaume. Défendons de faire enregistrer de faux rôles, sous peine des galeres contre celui qui les aura fait enregistrer, & de confiscation de la part qu'il aura dans le vaisseau & dans le chargement. Si donnons en mandement à nos amés & féaux Conseillers les gens tenans notre Cour de Parlement, que ces Présentes ils fassent lire, publier & registrer, & le contenu en icelles garder & observer selon leur forme & teneur, nonobstant tous Edits, Déclarations, Arrêts, Ordonnances, Réglemens, clameur de Haro, Chartre Normande & autres choses à ce contraires, auxquelles nous avons dérogé & dérogeons par cesdites présentes: Voulons qu'aux copies d'icelles collationnées par l'un de nos amés & féaux Conseillers-Secrétaires, foi soit ajoutée comme à l'original; car tel est notre plaisir. En témoin de quoi nous avons fait mettre notre scel à cesdites Présentes. Donné à Versailles le vingt-quatrieme jour de Décembre, l'an de grace mil sept cent vingt-six, & de notre regne le douzieme. *Signé*, LOUIS, *Et plus bas*, par le Roi, PHELYPEAUX. Et scellé du grand Sceau de cire jaune.

Registrée, ouï, & ce requerant le Procureur-Général du Roi, pour être exécutée selon sa forme & teneur, & copies collationnées envoyées ès Sieges des Amirautés du ressort, pour y être lue, publiée & registrée. Enjoint aux Substituts du Procureur-Général du Roi d'y tenir la main, & d'en certifier la Cour dans un mois, suivant l'Arrêt de ce jour. A Paris en Parlement, le vingt-neuf Janvier mil sept cent vingt-sept. Signé, ISABEAU.



ARTICLE IV.

TOUS Maîtres & Capitaines de navires feront tenus de faire leur rapport au Lieutenant de l'Amirauté vingt-quatre heures après leur *arrivée au port*, à peine d'amende arbitraire.

CET article & les fuivans concernent les étrangers comme les François. Il importe en effet qu'aucun navire n'entre dans un port, qu'on ne fache de quelle nation il eft, d'où il vient, s'il eft en regle, ce qui lui eft arrivé dans fa route, les rifques qu'il a courus ; ce qu'il a vu ou appris ; en un mot les circonftances de fon voyage qui méritent d'être fues, & cela eft du droit des gens obfervé chez toutes les nations, fuivant Cafa Regis, Rocus, Cleirac. Loccenius *de jure maritimo lib.* 1°. *cap.* 8°. *n°.* 5°. *fol.* 86, cite à ce fujet ce paffage de Virgile au 8. livre de l'Enéide.

——————— *quò tenditis ? inquit,*
Qui genus ? unde domo ? pacemne huc fertis, an arma ?

V. leg. unic. cod. *de littorum cuftodiâ.*

Et parce qu'en effet tout cela eft trop intéreffant pour être long-temps ignoré; l'article exige que le maître du navire vienne en perfonne faire fa déclaration au Lieutenant de l'Amirauté ; c'eft-à-dire, au greffe en fa préfence & en celle du Procureur du Roi dans les 24 heures de fon arrivee, à peine d'amende arbitraire. De même pour les rapports à faire dans les ports des Colonies Françoifes, fuivant l'article 11, tit. 4 du Réglement du 12 Janvier 1717.

L'article dit *arrivé au port*, à quoi il faut ajouter, ou dans la rade du port, & du moment que l'ancre y a été mouillée, car il eft des navires qui n'entrent jamais dans le port ; ainfi fi le *port* étoit pris dans un fens reftreint, il s'enfuivroit que ces navires ne feroient pas fujets à rapport ou déclaration, ce qui feroit abfurde & d'une dangereufe conféquence.

On ne manque pas de faire ces fortes de déclarations fi intéreffantes dans leurs fuites, lorfqu'on eft arrivé dans un port pour y faire la décharge ; mais il eft bien rare qu'elles fe faffent exactement dans les vingt-quatre heures ; & cependant les Capitaines pour ne pas fe reconnoître en contravention, ou fe difent arrivés plus tard qu'ils ne font réellement arrivés, ou fuppofent qu'il ne leur a pas été poffible de defcendre plutôt à terre, fur quoi on ne les tracaffe pas trop, fur-tout en temps de paix.

Quant aux déclarations de fimple relâche que l'art. 6 exige tout de même, il n'eft que trop de Capitaines qui y manquent, quoiqu'ils ayent refté plus de vingt-quatre heures en rade avant que de paffer outre.

Anciennement d'autres Juges que ceux de l'Amirauté s'étoient arrogé le droit de recevoir les rapports & déclarations des maîtres de navires ; les Notaires mêmes s'étoient mis en poffeffion de leur en donner acte ; mais il fut fait défenfes aux uns & aux autres d'en ufer de la forte à l'avenir. Ordonnance de 1543, article 45, & de 1584, article 73. Depuis ce temps-là la compétence de l'Amirauté fur ce fujet n'a point varié.

Dans les pays où il y a des Consuls de France, les maîtres François sont obligés de faire leurs rapports au Consul & de lui représenter leurs congés de la même maniere qu'ils le doivent en France à l'égard des Officiers de l'Amirauté. *Suprà*, article 27 du titre précédent. Il en est aussi de même en cas de simple relâche. Et dans tous les cas, il faut que le maître affirme par serment son rapport devant le Juge.

ARTICLE V.

Le Maître faisant son Rappport, représentera le congé, & déclarera le lieu & le temps de son départ, le port & le chargement de son navire, la route qu'il aura tenue, les hazards qu'il aura courus, les désordres arrivés dans son vaisseau, & toutes les circonstances considérables de son voyage.

Avant qu'un Capitaine ou maître de navire soit reçu à faire son rapport d'arrivée ou de relâche, il faut qu'il représente son congé, parce que sans cela il seroit réputé avoir navigé sans congé, ou avec un faux congé, & par conséquent son navire seroit dans le cas de la confiscation. Stypmannus, *part.* 4, *cap.* 16, *n.* 27 & suiv. *fol.* 562.

Par cette raison, & parce que s'il étoit rencontré en mer sans congé, il pourroit être arrêté & emmené comme pirate, principe admis par toutes les nations; tout maître de bâtiment doit soigneusement conserver son congé pour le représenter au besoin.

Si en faisant son rapport il déclaroit l'avoir perdu, ce seroit au Procureur du Roi à faire saisir le navire pour en requérir la confiscation; mais le maître éviteroit la confiscation en produisant un extrait en forme de l'enregistrement de son congé fait au greffe de l'Amirauté du lieu de son départ; & voilà une des raisons qui ont fait introduire la formalité de l'enregistrement du congé.

Malgré cela néanmoins, & en temps de guerre sur-tout, il pourroit encore être inquiété, comme suspect d'avoir livré son congé à un ennemi ou à quelqu'autre qui pourroit en abuser. La regle est d'ailleurs qu'en donnant un nouveau congé à un maître de navire, on retire l'ancien pour être envoyé au Bureau de l'Amiral à Paris; ainsi encore une fois les maîtres de navires ne sauroient garder trop soigneusement leurs congés.

Il y a deux sortes de rapports, qu'on appelle grands & petits. Les grands rapports sont ceux des voyages de long cours, & ceux du cabotage où il est arrivé quelque chose de remarquable ou des avaries extraordinaires.

Ces sortes de rapports ne peuvent se faire aux Bureaux des ports obliques, ils doivent nécessairement être faits au greffe principal de l'Amirauté, à la différence des petits rapports. Il y a des registres séparées au greffe pour ces différens rapports. V. le titre du Greffier.

Dans les petits rapports, il n'est question de déclarer que le lieu & le temps

du départ, le nom, le port & le chargement du navire, la route tenue, & le jour de l'arrivée.

S'il y a quelqu'autre chose à déclarer, c'est le cas du grand rapport, dans lequel outre ce que doit contenir un petit rapport, il faut faire mention des hazards que le navire a courus, des rencontres dignes de remarque qu'il a faites, des relâches qu'il a fallu faire, des désordres arrivés dans le vaisseau par la mauvaise conduite de l'équipage; Ordonnance de la Hanse Teutonique article 34; article 21 de l'Ordonnance de 1517, & article 17, titre 4 du Réglement du 12 Janvier 1717 concernant les Amirautés des colonies Françoises; à l'effet de faire punir les coupables relativement à l'article 23, titre premier du livre 2. En un mot *de toutes les circonstances considérables du voyage*, parce que tout cela est intéressant, & qu'il peut s'y rencontrer des objets dont les Officiers de l'Amirauté se croyent obligés d'informer la Cour; sur-tout en temps de guerre, ou s'il s'agit de quelques nouvelles découvertes, de vigies & autres écueils; même article 21 de l'Ordonnance de 1517.

Il faut aussi que le Capitaine déclare les gens de son équipage qui sont morts durant le voyage, s'il est François, & qu'il dépose leurs hardes & effets avec leur inventaire au greffe de l'Amirauté, conformément à l'article 26, tit. 6 de l'Edit du mois de Juillet 1720, & à l'article 1 du Réglement du 23 Août 1739. V. *infrà* l'art. 5 du titre des Testamens qui est le 11 du livre 3, l'article 16, titre du Capitaine, & le 5 du titre de l'Ecrivain.

ARTICLE VI.

SI pendant le voyage il est obligé de relâcher en quelque port, il déclarera au Lieutenant de l'Amirauté du lieu, la cause de son relâchement, & lui représentera son congé, sans être tenu d'en prendre un autre pour se mettre en mer.

ON ne doit point relâcher dans un port sans y être forcé, ou sans cause juste & raisonnable, autrement on est réputé faire fausse route, & par-là on s'expose à la perte de l'assurance, ou aux dommages & intérêts envers l'armateur.

Mais les prétextes ne manquent jamais pour relâcher, & presque toujours cela tient lieu de raisons.

De quelque maniere qu'un navire étranger ou François soit obligé de relâcher dans un port du Royaume, il est tenu d'en faire sa déclaration au greffe de l'Amirauté, & d'en exprimer la cause, par les raisons alléguées sur l'article 4.

Ce rapport, comme l'observe le Commentateur, n'est pas de la nature de celui qui est prescrit par l'article précédent, & par conséquent ne doit pas être si étendu; mais il ne s'ensuit pas delà que le maître qui le fait ne doive pas déclarer le nom de son navire, son port & son chargement, le lieu d'où il vient & celui où il va, le temps de son départ, & ce qu'il a vu dans sa route qui mérite d'être remarqué, sur-tout en temps de guerre, & lorsqu'il

en eſt requis. Article 21 de l'Ordonnance de 1517. Ordonnance de 1543, art. 13, & de 1584, art. 23 & 24.

La repréſentation du congé eſt néceſſaire auſſi en cas de déclaration de relâche, comme dans le rapport d'arrivée au lieu de la deſtination, ſans quoi le navire pourroit être arrêté comme corſaire ou pirate.

L'article ne dit point dans quel temps cette déclaration de relâche doit être faite; mais cela doit être ſupplée par l'article 4, & en conſéquence il faut dire que c'eſt dans les vingt-quatre heures au plus tard.

La déclaration faite, le navire eſt libre, & il pourra mettre en mer, ſans être tenu de prendre un autre congé pour continuer ſon voyage. C'eſt par la même raiſon qu'en pareil cas, les droits de coutume & autres locaux ne ſont pas dûs. Arrêt de 1595, dans Automne ſur l'article 17 de la Coutume de Bordeaux, pag. 625. V. les notes ſur l'article 22 des jugemens d'Oleron, & ſur l'article 53 de l'Ordonnance de Wisbury. *Idem* Loccenius *de jure maritimo*, *lib. 1°. cap.* 8°. *n°.* 8°. *fol. 91*, pourvu néanmoins qu'il n'ait déchargé ou chargé aucunes marchandiſes dans le lieu de relâche, autrement nul doute qu'il ne fût ſujet à prendre un congé & au payement de tous les droits, comme en cas d'arrivée au lieu de ſa deſtination.

C'eſt en cette partie que les droits de l'Amirauté ſont le plus ſouvent fraudés, & il y a quantité d'exemples que des maîtres de navires s'en ſont allés ſans avoir même fait leur déclaration de relâche.

Quelques-uns ſe ſont excuſés ſur ce qu'ils n'avoient pas demeuré vingt-quatre heures dans le port ou dans la rade; mais c'eſt une mauvaiſe excuſe. La Déclaration eſt dûe par le ſeul fait de l'arrivée & de l'ancre jettée dans la rade, quelque peu de temps que le navire y reſte. Le rétabliſſement & le maintien de la regle en cette partie, dépendant eſſentiellement de l'attention des pilotes Lamaneurs, il leur a été défendu en différens temps, par les Officiers de l'Amirauté de la Rochelle, de piloter aucuns navires de relâche, que les Capitaines n'euſſent fait leur déclaration au greffe de l'Amirauté; & ces défenſes ayant été renouvellées par jugement du 13 Septembre 1730, avec injonction à eux de s'y conformer à peine de 100 livres d'amende : les contraventions en ce genre ont depuis été beaucoup moins fréquentes.

ARTICLE VII.

LA vérification des rapports pourra être faite par la dépoſition des gens de l'équipage, *ſans préjudice des autres preuves.*

LE Commentateur n'a fait que balbutier ſur cet article, qui eſt néanmoins très-aiſé à entendre, ſur-tout en y joignant l'article qui ſuit.

Le Capitaine ou maître, faiſant ſeul ſon rapport au greffe de l'Amirauté, eſt en regle comme ayant ſatisfait à ce que l'Ordonnance exige de lui en cette partie; de ſorte qu'il peut en demeurer là ſans qu'on puiſſe l'obliger de faire atteſter ſa déclaration par les gens de ſon équipage qui ſont preſque toujours témoins néceſſaires.

Mais s'il veut ſe prévaloir de ſon rapport, ſoit pour demander le payement des avaries qu'il prétend avoir ſouffert, ſoit pour ſe diſculper des fautes ou des malverſations dont il pourroit être accuſé, c'eſt à lui à faire vérifier ou atteſter ſon rapport, attendu que ce n'eſt que par-là qu'il fait foi.

Ce qu'ajoute l'article, *ſans préjudice des autres preuves*, s'entend naturellement en faveur du Capitaine ; de maniere qu'en cas que le rapport ſoit conteſté, quoique vérifié, il pourra l'appuyer des procès-verbaux qu'il aura faits à bord, ſignés des principaux Officiers de ſon équipage, ou produire d'autres témoins.

Cela veut dire auſſi, que ce rapport ne détruira pas les preuves contraires réſultantes, ou du rapport d'un autre Capitaine, ou des procès-verbaux, ou de la dépoſition d'autres témoins.

ARTICLE VIII.

LEs Officiers de l'Amirauté ne pourront contraindre les maîtres de vérifier leur rapport ; mais les rapports non vérifiés ne feront point de foi pour la décharge des maîtres.

CECI confirme ce qui vient d'être dit, que le Capitaine ne peut être contraint de faire vérifier ou atteſter ſon rapport ; mais auſſi que ſans vérification ſa déclaration ne peut faire foi, ni pour ſa décharge, ni pour l'autoriſer à former quelque action en conſéquence, quoiqu'il l'eût affirmée par ſerment.

Il eſt donc de ſon intérêt de faire atteſter ſon rapport, quoiqu'il n'y puiſſe être contraint, puiſqu'avant l'atteſtation il ne fait preuve que contre lui, & qu'après il fait foi en ſa faveur. Son rapport au reſte fait tellement preuve contre lui, qu'il n'eſt pas recevable à rien alléguer de contraire. Ainſi jugé par Arrêt du Parlement d'Aix du 7 Juin 1748, & par Sentence de Marſeille du 2 Septembre de la même année ; mais dans l'eſpece de cet Arrêt s'agiſſoit-il de quelque choſe de contraire au rapport du Capitaine ? Je ne le vois pas. Quoiqu'il en ſoit, la maxime eſt ſûre, ſauf une juſte application.

L'atteſtation eſt ſuffiſante étant faite par deux des principaux Officiers de l'équipage. Dans l'uſage on n'exige rien de plus, & c'eſt en cet état que le rapport fait foi ; non à la vérité comme un acte qui ne puiſſe être attaqué que par la voie de l'inſcription de faux ; mais comme une preuve juridique par témoins qui ne peut être détruite que par une preuve contraire réſultante, ou des procès verbaux du même Capitaine, ou du rapport & des procès-verbaux d'un autre Capitaine, ou de la dépoſition des autres gens de l'équipage, ou de la combinaiſon de certaines circonſtances avérées qui démontrent la fauſſeté des faits contenus dans le rapport.

Suivant le chap. 220 du Conſulat, les matelots ne devroient être admis à dépoſer en faveur du maître, & à atteſter ſon rapport, qu'après le voyage fini, parce que ce n'eſt qu'alors qu'ils ſont cenſés libres ; mais nous en uſons autrement ſur-tout quand il n'y a pas d'autres témoins. Au ſurplus les matelots à gages ſont naturellement moins ſuſpects que ceux à la part. Cleirac des contrats maritimes, chap. 8, pag. 288.

ARTICLE IX.

FAISONS défenses aux Maîtres de décharger aucunes marchandises après leur arrivée, avant que d'avoir fait leur rapport, si ce n'est en cas de péril imminent, à peine de punition corporelle contre les Maîtres, & de confiscation des marchandises contre les marchands qui auront fait faire la décharge.

CET article qui suppose le vaisseau arrivé au lieu de sa destination, & dont la disposition a été confirmée par l'article 14, tit. 4 du Réglement du 12 Janvier 1717, concernant les Amirautés des Colonies Françoises, est observé assez exactement; & il n'y a rien là qui doive surprendre, attendu la peine qu'il prononce en cas d'infraction. Il est pourtant vrai que l'on y contrevient quelquefois; mais l'excuse *du péril imminent* vient au secours, & vraie ou fausse, on a coutume de s'en contenter, le rapport se faisant dans les vingt-quatre heures, ou à peu près.

Où la contravention est plus commune, quoique bien plus de conséquence, c'est la dissimulation des relâches. Un Capitaine arrive dans une rade où il feroit volontiers sa décharge entiere s'il y trouvoit son compte. Après avoir pris langue, il décharge sourdement une partie de ses marchandises sans avoir fait sa déclaration à l'Amirauté, après quoi il va plus loin.

S'il craint d'être surpris avant son départ, il se met aussi-tôt en déclaration de relâche, en paye les droits, qui sont extrêmement modiques, & il ne s'en va ensuite que lorsqu'il ne lui convient plus de mettre des marchandises à terre, ou qu'il ne peut plus le faire sans danger d'être découvert. C'est dans ces occasions que les capitaines & les marchands subiroient en toute rigueur la peine portée par cet article, s'il y avoit preuve contr'eux de la contravention.

Dans ce cas au reste, la confiscation des marchandises doit être au profit de M. l'Amiral, parce qu'il ne s'agit pas là de marchandises prohibées, mais d'une confiscation ordonnée précisément pour contravention commise au mépris de l'autorité de M. l'Amiral, & en vue de le frustrer des droits de sa charge.

Cependant si le Capitaine a déchargé les marchandises sans l'aveu des marchands, il sera responsable envers eux des effets de la confiscation.



ARTICLE

ARTICLE X.

Les Greffes d'Amirauté feront ouverts en tout temps depuis huit heures jufqu'à onze du matin, & depuis deux heures après midi jufqu'à fix, pour l'enregiftrement des congés & la réception des rapports.

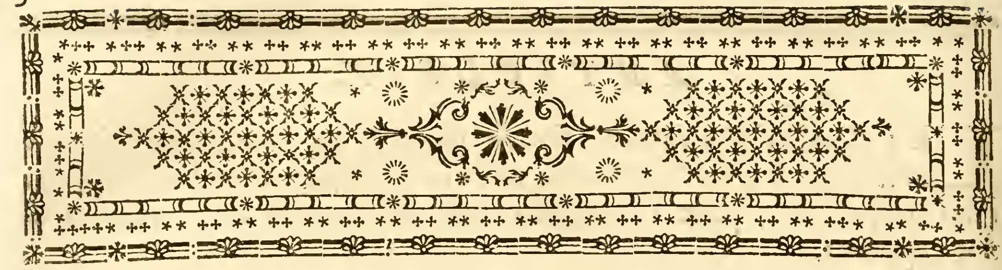
Cela s'obferve auffi-bien dans les ports obliques où il n'y a que des Commis-greffiers, que dans le Greffe principal. Outre cela par rapport aux pêcheurs externes, ou autres navigateurs au petit cabotage qui fe trouvent dans des cas preffans, les Greffiers font obligés de les expédier par extraordinaire, auffi-bien les jours de Fêtes & Dimanches que les jours ouvrables. La raifon eft qu'il y a des momens précieux à faifir pour la navigation, & que le moindre retardement pourroit caufer un tort confidérable.

De forte que fi un Greffier d'Amirauté retardoit mal-à-propos les expéditions, outre la repréhenfion à laquelle il s'expoferoit, & l'amende en cas de récidive, il pourroit encore, fuivant les circonftances, être refponfable des dommages & intérêts qui en réfulteroient.

Cela s'étend, comme on le voit, bien plus loin qu'à l'obligation de fe tenir affidument au greffe aux heures marquées pour l'enregiftrement des congés & la réception des rapports. Mais il faut prendre garde que cette obligation ne peut pas regarder la navigation au long cours & au grand cabotage, parce que rien n'empêche les Capitaines, les Armateurs ou leurs Commiffionnaires, de prendre leurs mefures de maniere à ne pas exiger que les Greffiers travaillent les jours de Dimanches & Fêtes pour les expédier; & qu'ainfi c'eft leur faute de n'avoir pas ufé de précaution.

Par l'article 5, du titre 6, ci-deffus, le receveur de M. l'Amiral eft obligé de fe tenir auffi à fon Bureau aux mêmes heures, à une près de différence, pour la délivrance des congés & paffe-ports; cela eft fondé fur les mêmes motifs.





TITRE XI.

Des Ajournemens & Délais.

ICI commence la procédure à tenir dans les Sieges d'Amirauté; mais il n'eſt queſtion encore que des matieres proviſoires, où les délais des aſſignations ne doivent pas ſe régler par les Ordonnances de mil ſix cent ſoixante-ſept, & où les cauſes doivent être vuidées ſans aucun retardement.

ARTICLE PREMIER.

TOUS exploits donnés *aux maîtres & mariniers dans le vaiſſeau pendant le voyage*, ſeront valables comme s'ils étoient faits à domicile.

DANS la regle générale, toute aſſignation, pour être valable, doit être donnée à perſonne ou domicile.

Par exception à cette regle, cet article permet de délivrer *dans le vaiſſeau aux maîtres & mariniers*, les exploits d'aſſignations qui leur ſeront donnés *pendant le voyage*, & les déclare auſſi valables que s'ils étoient faits à domicile.

Cela ne veut pas dire, comme l'a imaginé le Commentateur, que les maîtres & mariniers étant en mer ſont réputés n'avoir point d'autre domicile que le vaiſſeau ſur lequel ils ſont embarqués.

Interpréter l'article de cette maniere, c'eſt lui prêter un ſens étranger & même contradictoire, puiſqu'en reconnoiſſant pour valables les exploits délivrés dans le vaiſſeau, comme s'ils étoient faits à domicile, c'eſt reconnoître que les maîtres & mariniers ont, ou du moins peuvent avoir, un domicile réel & connu.

Si donc il permet de les aſſigner, en leur délaiſſant les exploits dans le vaiſſeau, ce n'eſt pas qu'il ſuppoſe qu'ils n'ont pas d'autre domicile, c'eſt uniquement parce que les objets pour leſquels ils peuvent être ainſi aſſignés, étant proviſoires de leur nature, il importe extrêmement à ceux qui ont intérêt d'obtenir des condamnations contre eux, d'avoir une voie ouverte pour y parvenir promptement; reſſource qui leur manqueroit, ſi au lieu de la faculté de les aſſigner dans le vaiſſeau, il falloit qu'ils ſe pourvuſſent à leur domicile.

Qu'il ne ſoit permis au reſte d'aſſigner dans le vaiſſeau les maîtres & mariniers qu'en matiere proviſoire, & pour cauſes relatives aux engagemens par eux pris à l'occaſion du navire & du voyage; c'eſt ce qui réſulte tant de leur qualité de mariniers que de ces mots de l'article *pendant le voyage*, qui ſuppoſent néceſſairement quelqu'action à former pour raiſon du voyage. C'eſt auſſi ce que le Commentateur a compris lui-même, & ce qui lui a fait dire que ſi c'étoit pour d'autres affaires, il faudroit alors ſe pourvoir dans la regle ordinaire ; c'eſt-à-dire, & au domicile & pardevant le Juge du domicile.

En effet la cauſe étant étrangere au voyage du vaiſſeau, ſur quel principe ceux qui auroient des demandes à former contre les maîtres du navire & des mariniers, auroient-ils le privilége de les aſſigner ailleurs qu'à leur domicile, & pour plaider devant d'autres Juges que leurs Juges naturels ?

Cependant ces mêmes mots de l'article, *pendant le voyage*, ne doivent pas être pris à la lettre, pour en conclure que ce n'eſt réellement que dans le cours du voyage que les maîtres & mariniers peuvent ainſi être aſſignés dans le vaiſſeau. Il n'eſt pas douteux qu'il ne ſoit libre de les aſſigner tout de même avant le départ du navire, & devant les Juges de l'Amirauté du lieu de l'armement, pourvu que l'objet de la demande dépende de quelque engagement qui ait du rapport au voyage ; comme s'il s'agit de quelqu'un des objets énoncés dans l'article ſuivant, ou s'il eſt queſtion d'obliger le maître de recevoir dans ſon navire les effets qu'il s'eſt engagé d'y charger, de ſigner des connoiſſemens, de faire voile, &c. ou par rapport aux mariniers, s'il s'agit de les faire condamner au payement de leur nourriture & des hardes qu'ils ont achetées pour leur équipement.

Il en faut dire autant après le retour du navire juſqu'à ce qu'il ſoit achevé de déſarmer, & que l'équipage ait paſſé en revue ; auſſi n'eſt-ce que par cette derniere opération que le voyage eſt cenſé fini.

A la vérité il eſt plus court, & par-là même plus ordinaire, de délivrer l'exploit parlant à la perſonne ; mais enfin cela n'empêche pas que le délaiſſement ne puiſſe en être fait valablement dans le navire ; & il y a même néceſſité d'en uſer de la ſorte, lorſque la partie que l'on veut aſſigner ſe cache, ou ne déſempare pas le vaiſſeau.

Il eſt auſſi d'uſage d'aſſigner le capitaine ou le matelot par exploit délivré au lieu où il loge & où il prend ſes repas en attendant ſon embarquement. Sans doute que cela ne lui forme pas un domicile ; mais enfin cette maniere de procéder eſt autoriſée, parce qu'il eſt de l'intérêt public que les cauſes maritimes ſoient expédiées le plus promptement qu'il eſt poſſible.

En matiere de ſaiſie de vaiſſeau, ſi le débiteur ſur qui l'on veut ſaiſir n'eſt pas domicilié dans le reſſort, la ſaiſie peut être ſignifiée & l'aſſignation donnée au maître. Article 3 du tit. 14 ci-après



ARTICLE II.

AUX affaires où il y aura des étrangers ou *forains* parties, & en celles qui concerneront les agrêts, vituailles, équipages & radoubs des vaisseaux prêts à faire voile, *& autres matieres provisoires*, les assignations seront données de jour à jour, & d'heure à autre, *sans qu'il soit besoin de commission du Juge*, & pourra être le défaut *jugé sur le champ*.

ON pardonneroit peut-être au Commentateur l'érudition fastueuse dont il a chargé ses notes sur cet article, si ce n'étoit pas un larcin qu'il a fait à l'Auteur du Traité de la Jurisdiction de la Marine, article 2 & 3, pag. 385 & 393.

A quel propos néanmoins observer que de tout temps les étrangers ont été favorablement traités en France, tandis que cet article est autant contre eux que pour eux; car enfin si l'on en peut conclure que les causes où ils sont demandeurs sont provisoires pour ne pas retarder leur départ; *Loccenius, de jure maritimo, lib. 3, cap. 11°. n°. ultimo*; on en doit inférer aussi & plus directement encore, que celles où ils sont défendeurs sont également provisoires, pour ne pas leur donner le temps de s'esquiver sans payer leurs dettes ou autrement satisfaire à leurs obligations.

Après tout, ce n'est pas seulement des étrangers sujets d'une autre puissance, qu'il s'agit ici; il y est aussi question des *forains*. Ce terme à la vérité dans sa signification générale comprend les étrangers du Royaume; mais dans son sens restreint il ne désigne que les habitans d'une autre province, d'un autre lieu; & c'est dans ce sens particulier que notre article l'a employé, sans le faire synonyme d'étranger.

Sur ce plan l'observation du Commentateur est encore d'autant plus déplacée, qu'il y a dans le Royaume un grand nombre de villes, qu'on appelle villes d'Arrêt, dont les habitans ont privilége de se pourvoir contre leurs débiteurs étrangers ou forains, soit par arrêt de main-mise sur leurs personnes, soit par voie de simple saisie ou arrêt sur leurs meubles & effets, avantage dont les étrangers ne jouissent pas réciproquement. Cette ville de la Rochelle est du nombre de ces villes d'Arrêt; article 21 de la Coutume.

Notre article n'a pour objet que les matieres provisoires ou sommaires, au rang desquelles il met *les affaires où il y aura des étrangers ou forains parties*; ce qui s'entend aussi-bien des affaires qu'ils ont entr'eux, que de celles qu'ils ont avec des habitans du lieu, soit en demandant soit en défendant; & cela que le fonds de l'affaire soit de sa nature provisoire ou non, parce qu'à cet égard, c'est uniquement la qualité d'étranger ou forain qui décide.

La raison est comme il a été observé ci-dessus, que s'il importe à l'étranger ou forain que son départ ne soit pas retardé par les délais des procédures ordinaires, il importe tout de même à leurs créanciers d'obtenir promptement des condamnations contr'eux à l'effet de les contraindre au payement.

Il feroit difficile après tout que dans les affaires de la compétence de l'Amirauté avec des étrangers ou forains, il n'y eût pas de provifoire.

Quant aux matieres provifoires de leur nature, l'article n'a pas entendu en faire une énumération exacte, puifque après avoir indiqué les demandes concernans les agrêts, vituailles, équipages & radoub des vaiffeaux prêts à faire voile, il ajoute *& autres matieres provifoires.* Auffi eft-il vrai qu'il y a une infinité de caufes provifoires autres que celles défignées par cet article, telles que font par exemple les demandes en exécution des charte-parties, foit de la part du Capitaine, foit contre lui; celles en payement d'avaries caufées par abordage ou autrement; celles où il s'agit de vifite & eftimation d'experts; celles en payement de gages & falaires, & de fret; celles tendantes à fignature de connoiffemens, à chargement, ou délivrance de marchandifes, &c. en un mot toutes celles qui exigent célérité, & où il y auroit du péril dans la demeure; & cela qu'il s'agiffe d'un navire prêt à faire voile ou non, la circonftance d'un navire prêt à partir n'étant à confidérer que pour rendre la caufe encore plus provifoire.

Dans tous ces cas, aux termes de cet article, les affignations peuvent être données fans aucun délai de jour à jour, & d'heure à autre; ce qu'il faut entendre nonobftant jour férié. Note fur l'art. 3 de la jurifdiction de la marine, pag. 393, & de même dans les caufes où les étrangers ou forains feront parties, de quelque nature que foit le fonds de l'affaire; à cela près néanmoins qu'il faudroit néceffairement qu'il y eût un péril évident dans la demeure pour ftatuer fur l'affignation un jour de Dimanche ou de Fête.

L'article ajoute, *fans qu'il foit befoin de commiffion du Juge;* non-feulement parce que cela pourroit trop retarder l'affignation; mais encore parce que fuivant l'art. 10, tit. 2 de l'Ordonnance de 1667, tous ajournemens peuvent être faits pardevant tous les Juges fans aucune commiffion ni mandement, quoique les ajournés ayent leur domicile hors le reffort des Juges pardevant lefquels ils feront affignés, n'y ayant d'exception à cela par les articles 11 & 12 que pour les Cours & Juges en dernier reffort, & pour les affignations aux Requêtes de l'Hôtel & du Palais.

Enfin notre article dit, *& pourra être le défaut jugé fur le champ*, fans aucune remife, ni défaut du profit duquel fera fait droit, comme on le pratique dans les caufes ordinaires & non provifoires, car n'y ayant point d'obligation de fe préfenter au greffe des préfentations dans les caufes des Amirautés, il n'y a pas non plus de défaut à y prendre; tous les défauts fe prennent & fe prononcent à l'audience.

Pour ce qui eft des délais des affignations en matiere ordinaire, c'eft fur l'Ordonnance de 1667 qu'il faut fe régler.



ARTICLE III.

LEs Juges d'Amirauté en premiere inſtance tiendront le Siege pour les affaires ordinaires trois jours la ſemaine, & pour les cauſes proviſoires & celles des forains & étrangers de jour en jour & d'heure à autre; & pourront les parties plaider en perſonne ſans être obligées de ſe ſervir du miniſtere d'Avocats ni de Procureurs.

LORSQUE cet article, en conformité des Ordonnances de 1517, de 1543, & de 1584, dont les articles ſeront ci-après cités, a établi que les Juges de l'Amirauté en premiere inſtance, tiendront le Siege pour les affaires ordinaires trois jours de la ſemaine; il a ſuppoſé qu'il y auroit dans la juriſdiction une quantité aſſez grande d'affaires pour exiger naturellement trois audiences par ſemaine; & comme dans cette Amirauté cela ne s'eſt pas rencontré, l'uſage s'y eſt introduit de tout temps de ne tenir les audiences ordinaires que deux fois la ſemaine, le Mercredi & le Samedi.

Pour ce qui eſt des affaires proviſoires, au rang deſquelles cet article met encore les cauſes des forains & étrangers, il n'y a point de jour fixe pour les expédier; c'eſt-à-dire, qu'en conformité de ce même article, elles ſont jugées de jour en jour, & d'heure à autre aux termes des aſſignations; & ſuivant que les cauſes exigent plus ou moins de célérité, elles ſe terminent ou ſur le champ ou dans un bref délai pour l'inſtruction ſommaire.

A cet effet, les parties ſont admiſes à plaider en perſonne, ſi elles le jugent à propos, ſans être obligées de ſe ſervir du miniſtere d'Avocats ni de Procureurs, relativement à cet article. Et non-ſeulement cela ſe pratique de la ſorte en ce Siege, dans les cauſes vraiment proviſoires & dans toutes les affaires ſommaires, ſuivant la diſpoſition de l'article 6, tit. 17 de l'Ordonnance de 1667; mais encore dans les cauſes ordinaires, quoique inſtruites par le miniſtere des Procureurs.

Au reſte, ce n'eſt point non plus une déciſion nouvelle que cet article a portée, en ordonnant que les cauſes des étrangers & marchands forains fuſſent traitées comme cauſes proviſoires, & en conſéquence qu'elles fuſſent jugées *de jour en jour & d'heure à autre;* cela avoit déjà été preſcrit par l'Ordonnance de 1517, article 27; par celle de l'an 1543, article 6, & par celle du mois de Mars 1584, article 14. C'eſt auſſi la diſpoſition de l'article 29 de l'ancien mémoire inſéré par Fontanon, à la ſuite du titre de l'Amiral, *fol.* 1617. On comprend par-là qu'il n'y a point de vacances à l'Amirauté.

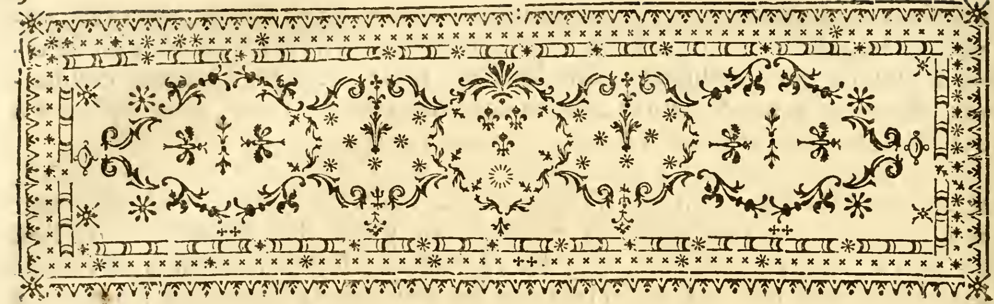
Aux termes de l'Edit du mois de Mai 1711, dans les Amirautés où il n'y a pas d'auditoire convenable pour y rendre la juſtice, les Officiers de ces Sieges ſont autoriſés à tenir leurs audiences dans les mêmes lieux où les tiennent les Juges ordinaires ou autres Juges, en convenant avec eux des jours & heures des audiences, pour éviter le concours qui engendreroit néceſſairement de la confuſion. De ce qui n'étoit qu'une faculté accordée aux Juges de l'Amirauté, l'Amirauté générale de la Table de Marbre du Palais à Paris, leur

en voulu faire une obligation par son Ordonnance du 17 Décembre 1727, renouvellée par autre du 30 Août 1758, par laquelle il leur a été enjoint de tenir à l'avenir leurs audiences dans les lieux où les tiennent les Juges ordinaires, & ce aux jours & heures dont ils conviendront entr'eux, avec défenses à eux de tenir les audiences ni juger les procès ailleurs, à peine de nullité.

A la Rochelle, cela n'a été exécuté que pour quelques audiences d'éclat, telles que sont les réceptions d'Officiers, &c. Hors ces cas les audiences tant ordinaires qu'extraordinaires se tiennent au greffe de l'Amirauté, où l'on est plus à porté de consulter, soit les réglemens, soit les registres où se font les déclarations tant des négocians que des capitaines, desquelles pieces on a souvent besoin pour régler les contestations. Et à cela il n'y a rien à dire, les Officiers de l'Amirauté étant Officiers d'épée aussi-bien que de robe. V. *suprà* l'article 3 du tit. 3.

Par rapport à l'Amirauté de Dunkerque, voir l'Arrêt du Conseil du 31 Décembre 1686, rapporté *suprà* article 5 du tit. 2.





TITRE XII.

Des Prescriptions & fins de non-recevoir.

LE même esprit qui a porté le législateur à abréger les délais des assignations & à accélérer le jugement dans les affaires sommaires, l'a engagé pareillement à limiter la durée des actions qui peuvent être formées dans les cas qui appartiennent tout de même aux matieres provisoires & qui font le sujet de ce titre.

L'intérêt du commerce maritime & de la navigation l'exigeoit de la sorte pour la tranquillité de ceux qui s'y livrent. Plus leurs opérations sont rapides & multipliées, plus leur libération doit être prompte, simple & entiere.

ARTICLE PREMIER.

LES maîtres & patrons ne pourront par quelque temps que ce soit prescrire le vaisseau contre les propriétaires qui les auront établis.

C'EST qu'ils ne possedent que *alieno nomine*, qu'au nom des propriétaires qui les ont établis, & que pour pouvoir prescrire, il faut posséder *nomine proprio & animo domini*. Il faut d'ailleurs posséder de bonne foi, & cette bonne foi ne peut pas se supposer dans un maître ou capitaine de navire, qui n'en est que le gardien & le dépositaire. Or un dépositaire ne peut jamais prescrire le dépôt, pas plus que le fermier le bien qu'il tient de ferme, ni le Seigneur jouissant par saisie féodale du fief de son vassal. Les uns ni les autres ne peuvent pas changer le titre de leur possession.

C'est aussi sur le même principe que par l'article 19, tit. 1, liv. 2, il est défendu au maître ou capitaine de vendre le navire sans une procuration spéciale du propriétaire; & si par le même article il lui est permis d'engager le navire, ce n'est que dans un besoin pressant pour la continuation du voyage; de maniere que l'article suivant, en cas d'abus de sa part, veut qu'il soit tenu de payer en son nom; qu'outre cela il soit déclaré indigne de la maîtrise, & banni du port de sa demeure ordinaire.

ARTICLE

ARTICLE II.

NE pourront aussi faire aucune demande pour leur fret, ni les Officiers, matelots & autres gens de l'équipage pour leurs gages & loyers, un an après le voyage fini.

PAR rapport au fret, il n'y a point de contradiction entre cet article & le 24 du tit. du fret ou nolis, qui est le troisieme du liv. 3; parce que autre chose est l'exercice du privilege attaché au fret, autre chose est l'action pour en demander le payement. Ainsi quoique aux termes dudit article 24, le privilége du fret soit perdu quinze jours après la délivrance des marchandises, & même plutôt, si elles ont passé en main tierce, rien n'empêche que le fret ne puisse être demandé à celui qui le doit, dans l'an après le voyage fini, suivant la disposition du présent article.

Avant cette Ordonnance on jugeoit au Parlement de Toulouse, que l'action en payement du fret duroit 3 ans : Arrêt du 12 Septembre 1672, rapporté par Graverol sur la Roche Flavia, liv. 6, titre 65, article premier, page 562.

Mais aussi après l'an écoulé il y a fin de non-recevoir; & quoique l'article ne parle que du maître ou capitaine, il n'est pas douteux que la fin de non-recevoir n'ait lieu tout de même contre le propriétaire ou l'armateur du navire, d'autant plutôt que c'est à lui dans la réalité que le fret appartient, & que si le capitaine est autorisé à en poursuivre le recouvrement, c'est comme son procureur né & comme le représentant de la même maniere qu'il l'a représenté en stipulant & réglant le fret, soit par la charte-partie ou par les connoissemens.

Delà il ne faut pas conclure néanmoins que le capitaine n'ait pas droit de demander en justice le payement du fret, le propriétaire étant sur le lieu. Il suffit pour fonder l'action du capitaine qu'il soit autorisé par l'Ordonnance à la former; & c'est ce qui résulte, tant de cet article que de plusieurs autres du titre du fret ou nolis, où il est toujour parlé du maître en tout ce qui regarde le fret, sans distinguer si le propriétaire est présent ou absent.

Or si le maître a droit de demander le payement du fret, le marchand chargeur qui le doit, sera valablement libéré en le payant entre ses mains, sans que le propriétaire ait rien à dire, devant s'imputer de n'avoir pas retiré les connoissemens des mains de son capitaine, & de n'avoir pas demandé lui-même le fret, s'il ne vouloit pas que son capitaine le reçût. Suivant l'article 4, chapitre 18 du Guidon, le propriétaire n'avoit pas même le droit de demander le payement du fret, c'étoit au maître seul à en poursuivre le recouvrement.

L'action pour le payement des gages des serviteurs & domestiques a été tout de même bornée à un an par l'article 67 de l'Ordonnance de Louis XII de l'an 1510, à compter du jour de leur sortie de chez leurs maîtres : ainsi il étoit naturel d'assujettir les matelots à la même regle après le voyage

fini, ſur peine de déchéance par fin de non-recevoir. Mais par l'arrangement pris depuis pluſieurs années pour le payement des loyers des matelots, il n'y a plus d'action à former de leur part pour leurs gages, ni par conſéquent de fin de non-recevoir à leur oppoſer.

Cet arrangement eſt, qu'auſſi-tôt après la décharge entiere du navire, l'équipage paſſe en revue devant le Commiſſaire de la Marine, en préſence duquel ſe fait le décompte d'un chacun, dont le propriétaire ou armateur paye le montant à tous ceux qui demeurent dans le lieu du département; déduction faite de leurs dettes légitimes, pour raiſon deſquelles il y a eu des ſaiſies ſur leurs gages. Et à l'égard de ceux d'un autre département, on ne donne à chacun que ce qu'il leur faut pour ſe rendre chez eux, & le ſurplus le commiſſaire l'envoye au commiſſaire de leur département, qui à leur arrivée paye à chacun ſon contingent. V. l'art. 10, tit. 4, du liv. 3. *infrà.*

Ce qui a donné lieu à l'introduction de cet uſage, c'eſt d'un côté qu'il s'étoit trouvé des armateurs qui différoient trop le payement des gages des gens de l'équipage de leurs navires, ce qui outre la perte du temps leur faiſoit faire une dépenſe ſuperflue; & d'un autre côté que les matelots du dehors, au lieu de ſe rendre promptement chez eux, employoient au jeu & à la débauche un argent deſtiné à tous égards au ſoulagement de leur famille.

Non-ſeulement les matelots ſont aſſujettis à cette police ſalutaire, mais encore les Officiers mariniers, la raiſon étant la même. Mais il en eſt autrement des Officiers Majors, parce qu'on doit ſuppoſer qu'ils ont des ſentimens; leur décompte leur eſt donc payé ſur le champ de quelque département qu'ils ſoient. Ainſi les uns & les autres étant ſatisfaits, ne peuvent plus avoir d'action pour le payement de leurs gages.

Il n'y a d'exception qu'à l'égard du capitaine, parce qu'il n'eſt pas d'uſage de le payer de la même maniere que les gens de ſon équipage; & la raiſon eſt qu'ayant toujours un compte à fournir au propriétaire ou armateur, il ne ſeroit pas naturel de lui payer ſes gages avant qu'il eût fourni ſon compte.

Lui ſeul peut donc aujourd'hui ſe trouver dans le cas d'être obligé d'intenter une action en payement de gages, & par conſéquent la preſcription d'un an autoriſée par cet article, ne peut plus regarder que lui. Mais afin qu'il ſoit non-recevable à demander ſes gages après l'an, il faut, outre les exceptions portées par l'article 10 ci-après, que le propriétaire ou armateur ne lui demande pas non plus un compte de la régie de la cargaiſon; autrement, quelque temps qui ſe fût écoulé depuis l'arrivée du vaiſſeau, il ſeroit fondé à demander la déduction ou compenſation de ſes gages par forme d'exception ſuivant cet axiome du droit, *quæ ſunt temporanea ad agendum, ſunt perpetua ad excipiendum.*



ARTICLE III.

CEUX qui auront fourni le bois & autres choses nécessaires à la construction, équipement & avituaillement des vaisseaux, les charpentiers, calfateurs & autres ouvriers employés à la fabrique & radoub, ne pourront faire aucune demande pour le prix de leur marchandise, ni pour leurs peines & salaires après un an à compter, à l'égard des marchands, du jour de la délivrance de leur marchandise, & pour les ouvriers, du jour que leurs ouvrages auront été reçus.

LA même disposition se trouve dans l'article 7, titre premier de l'Ordonnance de 1673, & dans l'article 127 de la Coutume de Paris.

Ainsi tous les dénommés au présent article, pour conserver leurs créances & le privilége qui leur est accordé sur le navire par l'article 16 du titre 14 ci-après, doivent, s'ils ne sont pas fondés en reconnoissance par écrit, former leur demande dans l'an de la livraison des marchandises ou de la réception des ouvrages, sans quoi la fin de non-recevoir sera acquise contr'eux & pourra leur être opposée, tant de la part du propriétaire du navire, que de ses autres créanciers.

Mais ce cas n'arrive point, les fournisseurs & ouvriers dont est question, ayant soin de faire arrêter leur compte quelque temps après le départ du navire, ou en cas de refus, de se pourvoir en justice pour obtenir une condamnation, portant en même temps réserve de leur privilege sur le navire.

Il y a plus, & lorsque la solvabilité du propriétaire du vaisseau devient suspecte, ils demandent qu'il ait à déclarer s'il a fait assurer le vaisseau, & jusqu'à quelle somme, & qu'il ait à déposer la police d'assurance au Greffe de l'Amirauté ; à l'effet qu'en cas de perte du navire, ils puissent exercer le privilége de leurs créances sur le recouvrement de l'assurance ; sinon, & en cas de non-assurance, qu'il leur soit permis de faire assurer le navire jusqu'à concurrence de leur dû, leur privilege toujours conservé, tant sur le navire que sur le montant de l'assurance.

Et ces précautions ou sûretés, il est d'usage à l'Amirauté de les leur accorder, le débiteur étant en demeure de payer; n'étant pas juste qu'il leur fît courir le risque de la perte de leur dû, ou du moins de la majeure partie, faute d'assurance sur le navire, au cas qu'il vînt à périr.

Après tout, ceci peut être appuyé de l'exemple du créancier, d'un débiteur pourvu d'un office sujets aux parties casuelles. Or il n'est pas douteux que ce créancier après sommation faite à son débiteur, de payer la paulette de sa charge, ne soit autorisé à la payer pour lui ; Ferriere, introduction à la pratique *verbo* paulette ; & que pour son remboursement, il ne soit préféré à tous autres créanciers sur le prix de l'office, *quia salvam fecit totius pignoris causam*, dit Loyseau, tr. des Offices, liv. 2, chap. 10, n°. 43, *idem*,

Rr ij

Lapeyrere, lettre A. N°. 66. L'un & l'autre accordent auſſi à ce créancier la répétition de la ſomme qu'il aura payé pour la paulette, contre ſon débiteur.

Ces mêmes précautions au reſte, à prendre de la part des fourniſſeurs & ouvriers, ne me paroiſſent néceſſaires pour la tranſlation du privilege ſur le montant de l'aſſurance, que lorſque le débiteur propriétaire refuſant ou négligeant de faire aſſurer, ſes créanciers privilégiés, ſe font autoriſer à faire aſſurer le navire en ſon lieu & place. De ſorte que s'il a réellement fait aſſurer ſans y avoir été contraint, je ne doute nullement qu'en cas de la perte du navire, ces mêmes créanciers privilégiés n'ayent droit d'exercer leur privilege ſur le recouvrement d'aſſurance, tout comme s'ils avoient été autoriſés à la faire faire eux-mêmes pour leur ſûreté; à raiſon de quoi il eſt juſte, le navire arrivant à bon port, que l'aſſureur entre en concurrence avec eux pour le payement de ſa prime, comme je le dirai ſur le même art. 16 du tit. 14. ci-après.

Cependant par Arrêt du Parlement de Bourdeaux, rendu au rapport de M. de Marboutin pere, le 7 Septembre 1758, entre les ſieurs Courtès & Fouſſat, négocians en faillite, à eux joints, les ſyndics de leurs créanciers chirographaires, & les ſieurs Duſſoullier & Senet, ſyndics des créanciers privilégiés; ce privilege que j'attribue de droit aux fourniſſeurs & ouvriers par tranſmiſſion ou ſubrogation ſur le recouvrement d'aſſurance, a été rejetté ſur ce principe qu'il n'y a aucune loi qui autoriſe cette tranſlation de privilége, & que tout privilege doit être fondé ſur quelque loi.

Il eſt vrai qu'il n'y en a point pour ce cas préciſément; mais dès que le privilege des fourniſſeurs & des ouvriers eſt formellement établi par les art. 16 & 17 du tit. 14 ci-après; quoi de plus naturel que de le transférer ſur le produit de l'aſſurance du navire même affecté à ce privilége, puiſqu'au fonds ce ſont les choſes qu'ils ont fournies & les ouvrages qu'ils ont faits au navire qui ont fait la matiere de l'aſſurance juſqu'à concurrence de la valeur qui leur étoit dûe? Dans la réalité le navire eſt repréſenté par le produit de l'aſſurance que l'aſſureur doit payer. Si le navire n'eût pas été mis en état de naviger, il n'auroit pas été aſſuré; les fourniſſeurs & les ouvriers ſont donc fondés à dire que c'eſt leur choſe qui a été aſſurée lorſque leur débiteur a fait aſſurer le navire; & de même qu'il n'a point fallu de loi préciſe pour tranſmettre le privilége du vendeur du merrein ſur les futailles qui en ont été fabriquées, ou du vendeur de vin ſur les eaux-de-vie qui en ſont provenus, &c. De même, il n'en faut point non plus pour la tranſlation du privilege de ces fourniſſeurs & ouvriers ſur le produit de l'aſſurance du navire.

Il y va d'ailleurs eſſentiellement de l'intérêt du commerce, attendu que le retranchement de ce privilége porteroit les fourniſſeurs & ouvriers à ne plus faire crédit aux propriétaires & armateurs des navires. Or ſi cela arrivoit combien d'armemens ſeroient manqués? Quel tort encore peut faire la tranſlation de ce privilege, & où ſeroit au contraire la juſtice d'y ſouſtraire le recouvrement de l'aſſurance, pour en faire profiter les autres créanciers du failli, ou le failli lui-même directement, dans le cas où il ſe ſeroit accommodé avec ſes autres créanciers.

On convenoit enfin, hors le procès, que si les fournisseurs & ouvriers eussent pris la précaution de requérir l'assurance, ou qu'il leur fût permis de la faire faire, en ce cas leurs privilege n'auroit pu être contesté. C'étoit donc reconnoître qu'il y a un principe de translation du privilege. Or le principe admis, pourquoi la faire dépendre d'une simple formalité qui pourroit même n'avoir été négligée que sur la notoriété ou la certitude de l'assurance déjà faite ?

Cet Arrêt au reste est d'autant plus remarquable, qu'il est du Parlement de Bourdeaux, où l'on tient pour maxime, que le prix de la chose représente tellement la chose, que le vendeur d'un meuble conserve son privilege sur le prix qui s'en trouve encore dû par un second acheteur. Lapeyrere, lettre P. N°. 129, confirmé aux notes.

L'application de ce cas est si naturelle à celui de l'assurance du navire affecté au privilege des marchands fournisseurs & des ouvriers, que l'on ne conçoit pas en quoi pourroit consister la raison de différence ; car enfin le produit de l'assurance représente aussi essentiellement le navire que le prix de la vente d'une chose représente cette chose. Il est vrai que cette maxime du Parlement de Bourdeaux n'est pas suivie dans le pays coutumier ; mais l'équité n'exige pas moins que le privilege des fournisseurs & ouvriers soit transféré sur le recouvrement de l'assurance du navire, puisque c'est réellement leur chose qui a été assurée, au moyen de l'assurance du navire, ses agrêts & apparaux.

Ceci répond en même-temps à l'argument tiré de la regle, *meubles n'ont suite quand ils sont hors la possession du débiteur ;* car s'il est vrai que le montant de l'assurance représente le navire, il est vrai de dire aussi, par l'effet de la subrogation, que le navire est encore en la possession du débiteur. Par la même raison, on ne peut pas se faire un moyen de ce que le navire a fait naufrage ou a été pris par l'ennemi, puisque l'assurance remet les choses au même état que si le navire fût arrivé à bon port.

J'avourai néanmoins qu'à disputer *de apicibus juris*, le parti des fournisseurs & ouvriers peut souffrir difficulté : mais sûrement l'équité est pour eux, & l'intérêt du commerce maritime s'y réunit.

ARTICLE IV.

NE seront non plus reçues aucunes actions contre les maîtres, patrons ou capitaines en délivrance de marchandise chargée dans leur vaisseau, un an après le voyage accompli.

CETTE prescription ou fin de non-recevoir est d'autant plus naturelle qu'il n'est pas vraisemblable que le porteur d'un connoissement laisse passer un an depuis l'arrivée du navire, sans demander au maître ou capitaine la délivrance des marchandises contenues dans le connoissement. En tout cas il doit s'imputer sa négligence, & le capitaine, pour obtenir sa décharge n'a besoin que d'opposer la fin de non-recevoir, n'étant pas juste de l'obliger de prouver après l'an, qu'il a réellement & de fait délivré les mar-

chandiſes. Il ſeroit d'une trop dangereuſe conſéquence pour la navigation & le commerce maritime, que des actions de cette nature euſſent la durée des actions ordinaires : c'eſt bien aſſez, & peut-être même trop, qu'un capitaine ſoit obligé pendant un an de conſerver la preuve qu'il a rempli ſon engagement.

La fin de non-recevoir auroit lieu tout de même dans le cas où celui à qui les marchandiſes étoient adreſſés n'auroit pas reçu un double du connoiſſement, ou autrement n'auroit pas reçu avis du chargement des marchandiſes; & cela à cauſe de l'uſage où ſont les capitaines & armateurs, de rendre public le tableau général des effets chargés dans chaque navire, à moins que le maître ou capitaine n'eût eu la mauvaiſe foi de ſupprimer du tableau les marchandiſes en queſtion.

Mais il n'y a point d'exemple de ces ſortes de prévarications, & ſi l'on voit des demandes judiciaires en délivance de marchandiſes contre des capitaines, ce n'eſt qu'à l'occaſion des mépriſes qui ſe font quelquefois à la décharge des marchandiſes, par la précipitation & la confuſion avec leſquelles ſe font toujours ces ſortes d'opérations. Qu'en réſulte-t'il alors contre le capitaine ? Cela ſe verra ſur l'article 5, titre des connoiſſemens, qui eſt le 2 du livre 3.

ARTICLE V.

LE marchand ne ſera recevable à former aucune demande contre le maître, ni contre ſes aſſureurs pour dommage arrivé à ſa marchandiſe, après l'avoir reçue ſans proteſtation, ni le maître à intenter aucune action pour avaries contre le marchand, après qu'il aura reçu ſon fret ſans avoir proteſté de ſa part.

IL eſt tout de même intéreſſant pour la ſûreté & l'activité du commerce, que l'action en payement du dommage arrivé à la marchandiſe ou au vaiſſeau, n'ait qu'une durée fort courte ; & c'eſt à quoi il a été pourvu par cet article & par celui qui ſuit.

Dans la premiere partie de celui-ci, il eſt queſtion du dommage arrivé à la marchandiſe : dommage que le marchand prétend faire ſupporter au maître ou à ſes aſſureurs.

A l'égard du maître ou capitaine, afin que le dommage le regarde, il faut qu'il ſoit arrivé par ſa faute ou par celle des gens de ſon équipage; ſur quoi voir ce qui ſera obſervé ſur l'article 28 du titre des aſſurances.

Pour ce qui eſt des aſſureurs, ils ſont reſponſables du dommage dans tous les cas, s'il n'eſt arrivé par le vice propre de la choſe, ou par la faute du maître; & encore en ſont-ils tenus, s'ils ſe ſont chargés de la baraterie de patron, article 28 & 29 du même titre des aſſurances.

L'action en réparation du dommage étant ouverte, ſoit contre le maître, ſoit contre les aſſureurs, il faut aux termes de cet article, pour la conſerver, que celui qui y a intérêt ait ſoin de proteſter en recevant la marchandiſe;

s'il l'accepte sans protestation, il n'est plus recevable à dire qu'elle lui a été livrée défectueuse.

L'article ne déclare point dans quel temps il faut protester, & l'usage est sur cela de le faire dans les 24 heures de la délivrance, à l'exemple de ce qui se pratique au sujet des marchandises qui viennent par terre. Il seroit trop rigoureux d'exiger que la protestation fût faite au moment même de la délivrance, & l'on conçoit que le plus souvent cela ne seroit pas praticable.

Mais la protestation doit être par écrit; c'est-à-dire, par un acte pardevant Notaires, ou par une signification faite au maître ou à l'assureur, par le ministere d'un Huissier ou Sergent, quoique l'article ne le porte pas, parce qu'il est de regle en fait de protestations pour quelque cas que ce soit, qu'elles soient faites par écrit, sans quoi il n'y a d'autre ressource que celle de s'en rapporter au serment de la partie adverse, sur la réalité des protestations verbales.

Il est pourtant vrai dans la pratique, qu'autant sont fréquentes les occasions, de se plaindre des avaries arrivées aux marchandises, & d'en demander raison aux assureurs, autant sont rares les protestations par écrit en pareil cas. Ce n'est guerre qu'à l'égard des assureurs du dehors, ou que lorsqu'on prétend faire supporter le dommage au maître, que l'on a recours aux formalités. Ce n'est pas au reste, la seule preuve que donnent nos armateurs & négocians de la bonne foi avec laquelle ils font leur commerce.

Quant aux avaries que le maître est fondé à prétendre, il y a les avaries ordinaires, que l'usage a fixées dans chaque port suivant la nature du voyage, & ces avaries ne peuvent par lui être prétendues, qu'autant qu'elles sont stipulées ou qu'elles sont censées l'être par l'usage, outre & par-dessus le fret convenu; mais on n'y manque jamais, dans les connoissemens; la clause y est même imprimée. Au reste pour savoir l'effet de cette clause & ce que c'est que ces avaries; voir l'article 9 du titre des avaries.

A l'égard des avaries extraordinaires, il n'a droit d'en demander raison, qu'autant qu'elles sont grosses ou communes; c'est-à-dire, qu'autant que le navire les a souffertes pour le salut commun, ou que dans le cas qu'elles ont été faites pour sauver en particulier les marchandises.

D'une ou d'autre maniere, s'il a reçu son fret sans avoir protesté pour ses avaries, il est non-recevable tout de même à les prétendre dans la suite.

Mais savoir s'il faut qu'il proteste précisément dans le moment qu'il reçoit son fret, ou qu'il se fasse réserve des avaries dans sa quittance, supposé qu'il en donne une, ou si les protestations générales qu'il a faites dans sa déclaration d'arrivée au Greffe de l'Amirauté, suffiront pour le mettre à couvert de la fin de non-recevoir?

Je ne doute nullement que ces protestations générales ne soient suffisantes par rapport aux avaries extraordinaires, attendu que cet article exige simplement des protestations de sa part, & qu'ainsi la réception qu'il fait ensuite de son fret, doit s'entendre naturellement sans préjudice des avaries dont le réglement est à faire; mais si ce ne sont que les avaries ordinaires, comme elles sont réglées par l'usage & qu'ainsi il a droit de les exiger en même-temps que son fret, la présomption est qu'il les a reçues aussi dans le même temps, s'il n'en a pas fait réserve dans sa quittance; d'où il s'ensuit que sur la repré-

ſentation de ſa quittance ſans réſerve, la fin de non-recevoir a lieu contre lui, ſauf à requérir le ſerment de la partie adverſe, lequel ſerment ce me ſemble, ne peut même être exigé affirmatif; mais ſeulement comme ſerment de crédulité & de bonne foi, à cauſe de la modicité de l'objet dont la mémoire peut n'être pas aſſez ſûre pour fournir matiere à un ſerment pleinement affirmatif.

ARTICLE VI.

LES proteſtations n'auront aucun effet ſi dans le mois elles ne ſont ſuivies d'une demande en juſtice.

DANS tous les cas de l'article précédent, ce n'eſt donc pas aſſez d'avoir proteſté, les proteſtations ſeront inutiles & ſans aucun effet ſi dans le mois elles ne ſont ſuivies d'une demande en juſtice.

Il convient même d'ajouter, qu'il eſt telle circonſtance, où la demande, quoique formée dans le mois qui ſuit ces proteſtations, ſeroit inutile tout de même; & cela arriveroit effectivement, ſi le dommage étoit couvert de maniere, qu'il n'y eût plus moyen de le vérifier & de le conſtater; car c'eſt une maxime que toute action en payement de dommage ceſſe & eſt preſcrite lorſque le dommage ne peut plus être reconnu & eſtimé; ſur quoi voir le commentaire ſur la Coutume de la Rochelle, art. 11, n. 34 & ſuiv.

Il eſt donc intéreſſant pour celui qui a une action à former pour cauſe de dommage ou avarie, de faire ſes diligences à temps pour en faire conſtater la nature, la qualité & l'eſtimation relativement aux circonſtances, à l'effet de quoi il faut qu'il faſſe faire la viſite des marchandiſes ou du navire, & qu'il faſſe dreſſer un procès-verbal de leur état, partie préſente ou duement appellée.

Dans le train ordinaire, on ſe contente d'un procès-verbal fait par un Notaire ou un Sergent; mais cela n'eſt pas régulier, & c'eſt le cas où l'office du Juge eſt néceſſaire pour faire une preuve juridique. Auſſi s'eſt-on ſouvent mal trouvé d'avoir négligé de prendre cette précaution, ſur-tout avec les étrangers, qui en ſont pour les formalités exactes, de même que ceux des François qu'on appelle difficultueux. S'ils ne l'étoient néanmoins qu'en pareille occurence, ils ne mériteroient pas cette épithete injurieuſe; car enfin eſt-ce conſtater comme il convient le dommage, que de n'y employer que le miniſtere des Notaires ou des Huiſſiers? ſur-tout lorſqu'il y va de l'intérêt des abſens, dont les droits ne peuvent être mis en ſûreté que par le miniſtere du Procureur du Roi. Or le Procureur du Roi ne comparoîtra pas à un procès-verbal de Notaire ou de Sergent.

Un tel procès-verbal ſuffira ſans doute, s'il eſt fait avec quelqu'un ayant pouvoir ou ordre de repréſenter l'abſent; mais s'il n'y a perſonne pour le repréſenter, il eſt évident que pour faire preuve, il faut que le procès-verbal ſoit fait par le Juge en préſence du Procureur du Roi, qui eſt le repréſentant naturel & légal des abſens.

A la vérité les Officiers de justice ne sont pas plus en état d'apprécier le dommage que les Notaires ; mais ils constatent juridiquement l'état des choses, & par le droit qu'ils ont d'exiger le serment des experts nommés pour procéder à l'estimation, on peut tout autrement compter sur l'appréciation de ces experts travaillans sous leurs yeux, que lorsqu'ils n'ont que des Notaires pour contrôleurs de leurs opérations.

Ceci au reste est observé sans autre vue que celle de l'intérêt public, sauf à ceux qui n'aiment pas que leur conduite soit éclairée de si près, ou qui se font un mérite auprès des absens de leur avoir épargné quelques petits frais qu'il en auroit coûté de plus, peut-être en prenant la voye judiciaire, à continuer leur méthode économique en apparence, aux risques de ce qui en pourra arriver.

On peut dire néanmoins que l'abus de se servir en pareilles occasions du ministere des Notaires; en un mot de tous autres Officiers que ceux de l'Amirauté a été réprouvé de tout temps, & la preuve en résulte des anciennes Ordonnances qui ont constamment défendu à tous Notaires, tabellions, Juges & Officiers autres que ceux de l'Amirauté, « de bailler lettres ou certificats de la descente des marchandises, & autres choses qui viennent & arrivent par mer, sur peine d'amende arbitraire ». Ordonnance de 1517, art. 17; de 1543, art. 45, & de 1584, art. 73. Car enfin ces défenses renferment implicitement celles de constater les avaries reçues par les mêmes marchandises venues par mer.

En fait d'avaries arrivées à un navire, l'usage n'est point de faire dresser un procès-verbal de l'état du navire ; on se contente de demander au Juge, que la visite en soit faite par experts avec estimation ; sur quoi le Juge, du consentement du Procureur du Roi, nomme d'office pour experts, deux Capitaines & deux charpentiers de navire, lesquels après avoir accepté la commission & promis par serment de la remplir avec fidélité, procedent à la visite & estimation, dont ils dressent leur rapport qu'ils attestent ensuite, encore par serment

Ceux qui sans autre cérémonie se font respectivement raison dans ces circonstances, sont louables assurément, & rien ne marque mieux leur bonne foi; mais il est des gens décidés pour les formalités, & l'on ne sauroit les blâmer. Ainsi le plus sûr est d'observer effectivement les formalités & de se pourvoir dans le mois des protestations, sur peine de déchéance. Il resteroit pourtant la ressource de s'en rapporter au serment de la partie adverse, sur le point de savoir, si elle n'a pas été informée à temps & des protestations & de l'estimation des avaries, & si elle n'a pas promis de satisfaire en conséquence ; car enfin ces courtes prescriptions ou fins de non-recevoir, doivent toujours être accompagnées de bonne foi; & ce seroit s'annoncer pour en manquer, que de refuser de faire un pareil serment, par lequel on est rendu Juge dans sa propre cause.

Une observation importante à faire au sujet de cet article & du précédent, est qu'à l'égard des marchandises, il n'y est question que des avaries que le marchand prétend qu'elles ont essuyées; au moyen de quoi la fin de non-recevoir n'est pas applicable au cas où il s'agit d'un vice caché qu'il n'est pas naturel de soupçonner. Alors le marchand est recevable à s'en plaindre dès qu'il a découvert ce vice. Ainsi jugé à l'Amirauté de Marseille, par Sentences des 10

Juin & 15 Décembre 1750. Dans l'espece de cette derniere, il s'agissoit d'un baril trouvé rempli de cloux & de vieux fers, au lieu de noix muscade. Le marchand qui avoit reçu le baril fut admis dans sa demande, quoiqu'il ne se fût pourvu que huit jours après.

Reste de savoir sur cela dans quel temps précisément l'on est recevable à se plaindre en pareil cas ? Je croyois, par argument du présent article, qu'après un mois la fin de non-recevoir seroit acquise, le marchand devant s'imputer sa négligence à vérifier sa marchandise pendant un si long temps. Il est même tel marchand à qui il seroit dangereux d'accorder un délai aussi reculé.

ARTICLE VII.

LE maître ne sera aussi recevable après la délivrance des marchandises, à alléguer d'autres cas fortuits que ceux mentionnés dans son rapport.

AVANT ou après la délivrance des marchandises, il seroit trop dangereux d'admettre le maître ou capitaine à excepter d'autres événemens ou cas fortuits que ceux mentionnés dans son rapport; il ne manqueroit pas d'expédiens ou de défaites, qu'il imagineroit après coup, soit pour augmenter ses avaries, soit pour se défendre de faire raison du dommage qu'on soutiendroit être arrivé aux marchandises par sa faute ou par le mauvais état de son navire.

Son rapport doit donc être une piece décisive contre lui, de maniere qu'il soit non-recevable à alléguer aucuns autres accidens que ceux qu'il y a déclarés, ni rien de contraire, comme il a été observé sur l'article 8 du tit. 10 ci-dessus. Mais de la façon que les capitaines tournent ordinairement leurs déclarations ou rapports, il n'est pas facile de s'en prévaloir contre eux, au moyen des réserves & protestations qu'ils ont soin de faire, où, de peur d'omission ils exagerent autant qu'il leur est possible.

ARTICLE VIII.

TOUTE demande pour raison d'abordage sera formée vingt-quatre heures après le dommage reçu, si l'accident arrive dans un port, havre ou autre lieu où le maître puisse agir.

LES accidens maritimes sont si fréquens, qu'il se pourroit qu'un navire, après avoir été abordé par un autre, souffrît, dans un intervalle assez court, d'autres avaries dont on dissimuleroit la cause pour les faire regarder comme une suite naturelle, ou même comme un effet direct de l'abordage.

Tel est le motif de la brieveté de l'action concernant l'abordage, & rien assurément n'est plus juste, pour éviter les surprises.

C'est aussi dans cet esprit, que notre article veut que l'action soit formée vingt-quatre heures après le dommage reçu, si l'accident est arrivé dans un port ou autre lieu où le maître puisse agir dans ce court espace de temps; sans quoi & s'il forme sa demande plus tard, il sera déclaré non-recevable, que l'abordage ait été fortuit ou causé par la faute de l'autre maître; car l'Ordonnance ne distingue point en cette partie. Il est à observer néanmoins que s'il y a eu des pourparlers qui ayent empêché d'intenter l'action dans les vingt-quatre heures, la fin de non-recevoir n'aura pas lieu. Mais la preuve de ces pourparlers n'est pas selon moi, recevable par témoins, & il n'y a que la ressource de s'en rapporter au serment de la partie adverse.

Si l'abordage s'est fait en pleine mer, ou tellement hors du port, qu'il ne soit pas possible au maître d'intenter son action dans les vingt-quatre heures après le dommage reçu, le délai ne courra que du jour de l'arrivé de son navire dans le port. *Contrà non valentem agere non currit prescriptio*

Dans ce délai, au reste quoique fatal, ne sera pas compris le jour du Dimanche qui s'y rencontrera, l'Ordonnance ne le disant pas. De même de la Fête chommée, la raison étant égal. Sentence conforme de l'Amirauté de Marseille du 17 Décembre 1751.

Reste de savoir si un bâtiment chargé pour Marans, Rochefort ou quelqu'autre endroit voisin, ayant été abordé, hors de la rade, en un mot dans sa route; mais de maniere que le dommage n'est pas capable de l'empêcher de continuer son voyage; le maître est obligé de retourner aussi-tôt dans ce port pour former son action dans les vingt-quatre heures, ou s'il peut achever son voyage sans s'exposer à perdre le droit de demander raison du dommage qu'il a reçu.

Je pense qu'il peut dans ce cas continuer librement son voyage, & que moyennant qu'il intente son action dans les vingt-quatre heures de son arrivée dans le port de sa destination, si cela est possible, il sera à couvert de la fin de non-recevoir. A tout événement, il faut qu'il use de diligence, & qu'à son arrivée, il ait soin de protester au greffe s'il y en a, sinon pardevant Notaires, de se pourvoir, s'il prévoit qu'il ne puisse pas intenter son action dans les 24 heures; la raison est que la circonstance du voyage commencé, met naturellement le maître dans l'impuissance d'agir, ou ce qui est la même chose, excuse pleinement son inaction, à cause qu'il ne pourroit relâcher pour se plaindre de l'abordage, sans augmenter considérablement la perte par les dommages & intérêts que causeroit le relâche, & qu'on seroit en droit de lui reprocher l'affectation qu'il auroit eue de relâcher, étant en état de continuer sa route.

Au fonds en matiere d'abordage, le dommage doit être réparé par le maître qui l'a causé par sa faute ou par son imprudence; & à plus forte raison, s'il l'a fait par malice; mais rien de tout cela ne se présume, pas même contre le maître dont le navire est beaucoup plus fort que l'autre. Il en faut des preuves, sans quoi l'on juge que c'est un pur accident dont le dommage doit être supporté également par les deux navires; & c'est ainsi que se terminent presque toujours ces sortes de contestations. V. *infrà* les articles 10 & 11 du tit. des avaries avec les notes.

ARTICLE IX.

LES taverniers n'auront aucune action pour la nourriture fournie aux matelots, si ce n'a été par l'ordre du maître, & en ce cas ils en feront la demande dans l'an & jour, après lequel ils n'y seront plus reçus.

CET article contient deux parties qu'il ne faut pas confondre. Dans la premiere, toute action est déniée aux taverniers ou cabaretiers, pour la nourriture qu'ils auront fournie aux matelots, si ce n'a été par l'ordre du maître.

Cela veut dire que sans cela, le cabaretier est sans action, soit contre le maître, soit contre le propriétaire ou l'armateur du navire.

Il est tout de même aussi sans action contre les matelots, conformément aux Ordonnances de 1555 & de 1584. V. *infrà* art. 14, tit. premier du liv. 2.

Cependant, comme les anciennes Ordonnances & le présent article, disent *sans l'ordre du maître*, ce qui suppose nécessairement des matelots engagés avec lui, auxquels par conséquent il doit la nourriture ; la décision seroit différente s'il s'agissoit de la nourriture fournie à des matelots avant leur engagement. C'est-à-dire, que le cabaretier seroit fondé à leur demander, en pareilles circonstances, le payement de leur nourriture, & qu'ils y devroient être condamnés toutefois *juxtà legitimum modum*, à moins qu'ils ne fussent habitans du lieu même ; auquel cas le cabaretier seroit également sans action contr'eux conformément à l'article 128 de la Coutume de Paris, qui en cette partie fait loi par-tout ; le cabaretier alors devant s'imputer la faute de leur avoir fait crédit, ne pouvant pas douter qu'ils ne fussent domiciliés.

Telle est en effet l'interprétation reçue au sujet de cet article 128 de la Coutume de Paris, qu'autant le cabaretier est répréhensible qui attire à son cabaret des gens domiciliés pour les entretenir dans leur libertinage & leur débauche, autant il mérite de faveur pour raison de la nourriture qu'il fournit aux voyageurs, ou à ceux que leurs affaires amenent dans un lieu où ils n'ont ni établissement ni asyle.

Si les matelots engagés, sont autorisés par le maître à aller prendre leur repas au cabaret, sans doute que le cabaretier a droit de se pourvoir contre lui pour le payement de leur nourriture : mais cette dépense doit-elle retomber sur le propriétaire ou l'armateur du navire ? Le maître qui l'a payée est-il fondé à la lui porter en compte, & le cabaretier peut-il retourner sur l'armateur à défaut de payement de la part du maître ? La négative est certaine si le maître a agi sans l'aveu de l'armateur présent sur le lieu, & ce sera tout le contraire dans l'absence de l'armateur. V. au surplus les notes sur ledit art. 14, tit. premier du liv. 2.

En supposant néanmoins l'action ouverte au profit du cabaretier contre les matelots, contre le maître ou contre le propriétaire du navire, il faut toujours qu'il l'intente dans l'an & jour, faute de quoi la fin de non-recevoir

pourra lui être légitimement opposée, & c'est la seconde partie de notre article.

On comprend que l'an ne doit se compter que du jour que le cabaretier a cessé de fournir la nourriture aux matelots.

On comprend tout de même que dans le cas où le propriétaire du navire est tenu du payement de cette nourriture, le cabaretier est privilégié sur le navire, comme étant du nombre des créanciers pour fournitures de victuailles & autres choses nécessaires à l'équipement du navire, lesquels sont déclarés privilégiés par l'article 16 du tit. 14, *infrà*.

Et comme par l'article 3 ci-dessus tous ces privilégiés n'ont qu'un an pour demander le payement de leur dû, il n'auroit pas été naturel que le cabaretier eût eu un plus long délai pour se pourvoir.

ARTICLE X.

LES prescriptions ci-dessus n'auront lieu lorsqu'il y aura cédule, obligation, arrêté de compte, ou interpellation judiciaire.

ON trouve les mêmes restrictions dans l'article 9, tit. premier de l'Ordonnance de 1673, & dans les art. 126 & 127 de la Coutume de Paris.

Lorsque la créance est justifiée par un arrêté de compte ou autre reconnoissance par écrit; il n'est donc plus question des fins de non-recevoir établies par les articles précédens, & il n'y a plus d'autre prescription à opposer que celle de trente ans; mais on peut laisser perdre ou purger le privilege quoique l'action personnelle soit toujours subsistante.

Quant à l'interpellation judiciaire, cela ne s'entend absolument que d'une demande en justice avec assignation. L'Ordonnance de 1673 & l'article 126 de la Coutume de Paris, disent à la vérité, *sommation ou interpellation judiciaire;* mais il a toujours passé pour constant qu'une simple sommation non accompagnée d'assignation n'étoit pas capable d'arrêter la prescription & d'empêcher la fin de non-recevoir.

Il ne suffit pas au reste d'une assignation en forme, il faut encore en faire suite, & ne pas laisser tomber l'instance en péremption; autrement la fin de non-recevoir auroit lieu tout comme s'il n'y eût pas eu de demande judiciaire. Et à cet égard il convient d'observer, que si dans les matieres ordinaires la péremption d'instance ne s'opere que par une cessation de procédures pendant trois ans, il n'en est pas de même dans celles où la durée de l'action est bornée à deux ans, à un an, ou à six mois, la regle étant certaine que l'instance périt alors par discontinuation des procédures pendant le même temps que l'on a pour former utilement l'action; comme par exemple en matiere de retrait, de complainte; sur quoi voir le Commentaire sur la Coutume de la Rochelle, article 34, n. 20, art. 57, n. 40.

Mais quoique l'action soit prescrite, on n'est pas pour cela sans ressource, le défendeur ne pouvant en pareil cas obtenir sa décharge qu'en affirmant par serment qu'il ne doit pas; ou si c'est un héritier, qu'en affirmant qu'il n'a pas

connoiſſance que la ſomme demandée ſoit dûe. C'étoit déjà une maxime univerſellement reçue, avant que l'Ordonnance de 1673 en eût fait une regle dans l'article 10 du tit. premier déjà cité. Ainſi je ne puis ſouſcrire à une Sentence de Marſeille du 12 Juillet 1748 qui a jugé le contraire. Toute courte preſcription doit être accompagnée de bonne foi.

Toutefois afin que le demandeur puiſſe exiger le ſerment, il faut qu'il ait un principe d'action contre le défendeur ; car ſi c'étoit un cabaretier, par exemple, qui demandât à un matelot le payement de la dépenſe que celui-ci auroit faite à ſon cabaret ſans l'aveu du maître ou du propriétaire du navire ; comme il ſeroit alors ſans action contre le matelot, ce ſeroit envain qu'il lui déféreroit le ſerment, puiſque la reconnoiſſance de la dette de la part du matelot ne ſuffiroit pas pour opérer ſa condamnation.

Par la même raiſon le cabaretier n'en ſeroit pas mieux, quand il ſeroit fondé dans un billet ou autre reconnoiſſance par écrit du matelot. Dès qu'il ſeroit conſtant & avéré que le billet n'auroit pour cauſe que la dépenſe induement faite par le matelot au cabaret, il n'en ſeroit pas moins en voye de décharge aux termes de l'article 155 de la Coutume d'Eſtampes, & d'un Arrêt du 17 Décembre 1584, cité par la majeure partie des Commentateurs ſur l'article 128 de la Coutume de Paris, qui a déclaré nulle une cédule faite par un habitant au profit d'un cabaretier pour dépenſe de bouche faite en ſa taverne.

Hors delà, & lorſqu'il n'y a de fin de non-recevoir à oppoſer contre la dette, que ſur le fondement de la preſcription, ſi le défendeur refuſe d'affirmer qu'il a payé, ce qui vaut une reconnoiſſance formelle de la vérité de la dette ; c'en eſt aſſez pour conſerver au demandeur ſa créance, ſans avoir égard à la preſcription, & pour lui faire obtenir un jugement de condamnation contre ſon débiteur : mais pour cela il ne rentre pas dans tous les droits attachés à ſa créance dans le principe ; je veux dire qu'il ne recouvre pas le privilege qu'il avoit originairement. Ce privilege eſt perdu pour lui, il ne peut plus l'exercer, & il ne lui reſte qu'une action ſimple & commune contre ſon débiteur.

Il en eſt à ſon égard, comme d'un créancier de rente conſtituée qui a laiſſé acquérir la preſcription de cinq ans. La preſcription des arrérages antérieurs aux cinq dernieres années, n'empêchera pas à la vérité le créancier d'en exiger le payement de ſon débiteur, ſi celui-ci, renonçant à la fin de non-recevoir, reconnoît devoir tous les arrérages demandés ; mais cette reconnoiſſance, ne pouvant nuire à ſes autres créanciers, ne fera pas remonter l'hypotheque des arrérages preſcrits au jour du contrat de conſtitution de la rente ; il n'y aura d'hypotheque à cet égard que du jour du jugement de condamnation, ou de la reconnoiſſance pardevant Notaires. Commentaire ſur la Coutume de la Rochelle, article 19, n. 122, ou Dupleſſis & Brodeau ſont cités.

Or ſi la reconnoiſſance d'une dette, après la preſcription, ne fait pas revivre l'hypotheque de la créance, il en doit être de même du privilege par identité de raiſon.

Outre les preſcriptions & fins de non-recevoir introduites par les différens articles de ce titre, il y a encore celles concernant les aſſurances ; ſur quoi voir l'article 48 du titre des aſſurances qui eſt le ſixieme du livre 3 ; la réclamation des ancres, article 28, titre des naufrages ; la réclamation des effets en fait de priſe, article 26, tit. 9 ; la réclamation des ſucceſſions des gens

morts en mer; article 10, titre 11 du même livre 3, & la réclamation des effets naufragés, articles 13, 24, 26, 27, 28 & 36, tit. 9 du liv. 4.

Mais par rapport à ces derniers objets, quoique par le Réglement du 23 Août 1739, ces fins de non-recevoir ayent été renouvellées & que le délai pour la réclamation des effets des gens morts en mer, ait été étendu jusqu'à deux ans, la prescription en ce qui concerne l'intérêt du Roi, cédé aux invalides, & celui de M. l'Amiral, ne s'observe point à la rigueur, l'intention du Roi & de M. l'Amiral, étant que les réclamations soient reçues en quelque temps que ce soit, moyennant que les réclamateurs justifient suffisamment le droit qu'ils s'attribuent.

Ce n'est donc que lorsque les prescriptions ou fins de non-recevoir tournent au profit des particuliers, qu'on y fait droit à la rigueur, en déclarant les réclamateurs non-recevables pour ne s'être pas pourvus dans le temps déterminé par la loi; sans examiner même s'il a été en leur pouvoir de se présenter plutôt; c'est-à-dire, s'ils ont eu connoissance ou non de l'événement qui leur donnoit droit de réclamer leurs effets.





TITRE XIII.

Des Jugemens & de leur exécution.



IL n'eſt pas de mon ſujet de parler ici des regles que les Juges ſont obligés de ſuivre dans leurs Jugemens ; d'examiner s'ils doivent toujours s'en tenir à la lettre de la Loi, ou s'ils peuvent s'en écarter quelquefois, pour en conſulter l'eſprit & l'adopter ; de marquer quand & comment l'uſage peut ſuppléer à la Loi, la mitiger ou l'abolir entierement ; d'indiquer enfin les caracteres qui diſtinguent les véritables uſages, des pratiques abuſives. Je me réduirai donc à des obſervations convenables, ſur les diſpoſitions contenues dans différens articles de ce titre.

ARTICLE PREMIER.

TOUS Jugemens des Sieges particuliers de l'Amirauté qui n'excéderont la ſomme de cinquante livres, & ceux des Sieges généraux ès Tables de Marbre qui n'excéderont cent cinquante livres, ſeront exécuté définitivement, & ſans appel.

IL eſt étonnant que le Commentateur atteſte ſur cet article que les Parlemens ne le reſpectent pas plus que l'Edit de création de la Juriſdiction Conſulaire, en ce qui concerne le pouvoir attribué aux Juges Conſuls, de juger ſans appel juſqu'à la ſomme de 500 livres.

Selon lui, les Parlemens reçoivent indifféremment tous appels, ne ſouffrant point de pouvoir ſouverain dans aucune Juriſdiction de leur reſſort, ce qui comprend par conſéquent auſſi les Préſidiaux.

Après cette curieuſe obſervation, il ajoute avec le même bon ſens « que » c'eſt aux Juges des Amirautés à ſe tirer de là comme ils pourront, & à faire » valoir leur pouvoir en dernier reſſort contre les Parlemens du Royaume, » ainſi qu'ils jugeront à propos ; la choſe eſt très-indifférente au public.

Quelle eſpece de Commentateur eſt-ce là ? Quoi ! il n'importe nullement au public que des cauſes légeres ne ſoient pas portées au Parlement pour y être jugées à grand frais, ſans compter les délais qu'il faut eſſuyer avant de pouvoir obtenir juſtice à ſon tour ?

Si

Si les vœux du public étoient exaucés, on verroit bientôt doubler & tripler le pouvoir de juger en dernier reſſort, accordé par les Ordonnances aux Juges inférieurs. Comment ce même public verroit-il donc d'un œil indifférent que l'on voulût anéantir ce pouvoir tout limité qu'il eſt ?

Mais cet événement n'eſt pas à craindre, & ce ſeroit faire injure aux Parlemens, que de les ſoupçonner capables de ſuivre les idées que le Commentateur a eu la malhabilité de leur prêter. Il eſt vrai qu'on a vu quelquefois des entrepriſes pour faire recevoir des appels de jugemens rendus en dernier reſſort; mais on ſait à qui il faut les imputer ces entrepriſes. Jamais, des Juges qui mettent au rang de leurs devoirs les plus eſſentiels, l'obligation de ſe conformer aux Ordonnances & de les faire exécuter dans tous leurs points, n'y ont pris part.

Après tout, les Juges inférieurs qui ont droit de juger en dernier reſſort juſqu'à une certaine ſomme, ne manquent pas de moyens pour faire exécuter leurs jugemens ſans avoir égard à l'appel; & ils ne ſeroient pas embarraſſés non plus pour faire annuller tout ce qui ſeroit fait au mépris de leur autorité.

Par l'Ordonnance de 1584, art. 53, les Amirautés particulieres n'avoient droit de juger ſans appel que juſqu'à deux écus, & les Amirautés générales que juſqu'à quatre écus; mais les condamnations d'amendes étoient exécutoires juſqu'à 8 écus un tiers. Même Ordonnance de 1584, article 52. Aux termes de cet article, le pouvoir des premiers eſt augmenté juſqu'à 50 liv. & des autres juſqu'à 150 liv. ſi tant eſt néanmoins qu'on puiſſe regarder cela comme une augmentation, en comparant les eſpeces de ce temps-là avec celles d'aujourd'hui, & même du temps de la préſente Ordonnance.

Au ſujet des Amirautés générales, il eſt à obſerver que cet article déroge au 13e. du tit. 17 de l'Ordonnance de 1667, aux termes duquel, leurs jugemens définitifs en matiere ſommaire n'étoient exécutoires que juſqu'à la ſomme de 100 liv. & encore qu'à la charge de donner caution; au lieu que par cet article elles ont droit de juger ſans appel juſqu'à 150 liv.

Quant aux Amirautés particulieres, il n'y a de changement qu'en ce que le préſent article leur attribue le pouvoir de juger en dernier reſſort juſqu'à 50 liv. Ainſi, ſi la condamnation excede, il s'agit de ſe conformer à cet égard au même article 13 de ladite Ordonnance de 1667.

Suivant une Sentence de l'Amirauté de Marſeille du mois de Février 1750, il faudroit dire que notre article ſouffre exception pour le cas où il y a appel du déclinatoire refuſé, & qu'il convient alors de ſauver aux parties à ſe pourvoir ſur l'appel. Cependant par l'article 13, tit. 12 de l'Ordonnance du mois de Mars 1673, les Juges & Conſuls ayant droit de juger & de faire exécuter leurs jugemens nonobſtant tout déclinatoire, appel d'incompétence, &c. Pourquoi n'en ſeroit-il pas de même des Juges de l'Amirauté, & de tous autres autoriſés à juger en dernier reſſort juſqu'à une certaine ſomme ? Suffiroit-il donc d'attaquer leur compétence pour leur ôter leur pouvoir tout-à-coup ?



ARTICLE II.

LES jugemens définitifs concernans les droits de congés & autres appartenans à l'Amiral, seront exécutés par provision à la caution juratoire du Receveur.

SANS distinction d'Amirauté générale ou particuliere, tous jugemens définitifs concernans les droits de l'Amiral aussi sans distinction, tels qu'ils ont été détaillés sur le tit. premier ; & à plus forte raison les jugemens provisoires, s'il s'en rendoit en pareil cas, sont exécutoires par provision, nonobstant l'appel, & toutefois sans y préjudicier ; sont exécutoires, dis-je, suivant cet article à la caution juratoire seulement ; c'est-à-dire, sur la simple soumission du Receveur de l'Amiral ; & cela est d'autant plus juste que la solvabilité du Receveur dont M. l'Amiral est garant de droit, vaut le meilleur cautionnement.

Il en est de même des jugemens portans condamnation d'amende, rendus dans les Amirautés particulieres, puisque ces amendes comme appartenantes pour le tout à l'Amiral, font partie des droits attribués à sa charge. Et à l'égard des amendes prononcées dans les Amirautés générales, il en faut dire aussi autant pour la moitié qui en revient à l'Amiral, de même que pour la moitié dévolue au Roi.

Cette exécution provisoire est si favorable & si privilégiée, à raison de l'honneur dû à l'importante charge d'Amiral, qu'elle ne peut être arrêtée ni suspendue par aucun jugement ou Arrêt de défense. A la vérité le Receveur ne passeroit pas outre au préjudice des défenses ; mais il n'est pas douteux qu'elles ne fussent promptement levées, comme surprises, dès que M. l'Amiral s'en plaindroit ; & vraisemblablement ce ne seroit pas impunément qu'un Procureur auroit prêté son ministere pour faire obtenir ces défenses à sa partie.

ARTICLE III.

SERONT aussi les Sentences concernant la restitution des choses déprédées ou pillées dans les naufrages, exécutées nonobstant & sans préjudice de l'appel en donnant caution.

IL faut pour cela qu'il s'agisse de Sentences rendues en matiere civile. Si l'on avoit pris la voye extraordinaire, il en seroit autrement, parce qu'en matiere criminelle, l'appel suspend tout, la condamnation pécuniaire en même-temps que la peine afflictive. Il n'y auroit d'exception à cela qu'autant que les effets pillés auroient été saisis & déposés par Ordonnance de justice ; alors la délivrance provisoire ou définitive ordonnée en faveur des réclamateurs, auroit lieu aux termes de cet article, nonobstant l'appel ; en par eux donnant bonne & suffisante caution.

Quoique l'article ne parle que des déprédations ou pillages en cas de nau-

frage, il en feroit de même, en effet de pillage commis par des pirates ou corfaires, relativement à l'article 37 de l'Ordonnance de 1543, & à l'article 52 de celle de 1584; ce qui s'entend auffi-bien du pillage fait par les gens d'un navire armé en courfe, fur un navire ennemi pris, à raifon du tort que ce pillage fait à l'armement, que de celui qui feroit fait fur un vaiffeau de la nation, ou étranger qui ne feroit pas fujet à prife.

Au refte, comme l'article 7 ci-après, porte qu'au furplus l'Ordonnance de 1667 fera exécutée felon fa forme & teneur; ce qui renvoye aux titres 17 & 27 de ladite Ordonnance, principalement à l'article 13 du titre des matieres fommaires, & que la plûpart des affaires qui fe traitent à l'Amirauté, font ou de police, ou au rang des matieres fommaires, ou dans le cas d'être fondées en titre; il eft très-peu de Jugemens ou Sentences de l'Amirauté qui ne foient en termes d'être exécutés par provifion en donnant caution.

Il en eft même qui font exécutoires fans donner caution, foit à raifon du privilege de la dette, foit par la difficulté de fournir caution; & tels font les jugemens portant condamnation définitive ou provifoire, contre le propriétaire ou l'armateur d'un navire, en payement des gages ou loyers dûs tant au capitaine qu'aux autres perfonnes de l'équipage: l'ufage eft à cet égard d'ordonner le payement ou provifionnel ou définitif, fur la fimple foumiffion des demandeurs.

De ce que prefque tous les jugemens d'Amirauté font exécutoires, nonobftant l'appel en donnant caution, il ne s'enfuit pas néanmoins que cet article foit inutile ou fuperflus, puifqu'il réfout un cas fur lequel ceffant fa difpofition, il y auroit eû quelque doute à former par rapport à l'exécution provifoire.

En faveur du commerce de France aux colonies, par l'article 2 titre 3 du Réglement du 12 Janvier 1717, il avoit été ordonné purement & fimplement que les demandes pour le payement de partie ou du total de la cargaifon d'un navire prêt à faire voile pour revenir en France, feroient jugées fommairement & exécutées, nonobftant & fans préjudice de l'appel; que les détenteurs des marchandifes feroient contraints par la vente de leurs effets, même par corps, s'il étoit befoin, à en acquitter le prix, lorfqu'il ne s'agiroit que d'un payement non-contefté, & que s'il y avoit quelque queftion incidente, la Sentence de l'Amirauté feroit toujours exécutée par provifion en donnant caution. Mais l'interprétation de ces difpofitions ayant donné lieu à une diverfité de jurifprudence dans les colonies, il eft intervenu depuis une Déclaration du Roi, donnée au Camp fous Tournay, le 12 Juin 1745, qui pour rendre la jurifprudence uniforme fur ce fujet & favorifer encore plus le commerce, porte, article premier, que les dettes de cargaifon feront jugées fommairement aux Sieges de l'Amirauté, dans les colonies, à quelque échéance qu'elles foient payables & en quelque temps que le payement en foit pourfuivi, auffi-bien après, qu'avant le départ des navires, pour retourner en France.

L'article 2 veut que les Jugemens qui interviendront fur lefdites dettes, foient exécutés nonobftant l'appel & fans préjudice d'icelui, & que les débiteurs foient contraints au payement, foit avant, foit après le départ des navires, par la vente de leurs effets, même par corps fi befoin eft, lorfqu'il

ne s'agira que du payement non-contesté ; & que s'il y a quelque question incidente, la Sentence de l'Amirauté soit toujours exécutée par provision en donnant caution.

Il est réglé par l'article 3, que ne seront censées dettes de cargaison, & jugées comme telles, que celles qui seront constatées & fondées sur des comptes arrêtés ou des billets consentis au capitaine du navire, duquel auront été achetées les marchandises pour lesquelles ils seront causés, ou au négociant gérant la cargaison pendant la traite dudit navire & son séjour dans la colonie ; toutes autres dettes non ainsi établies sont déclarées ne devoir point jouir du privilege accordé aux effets de cargaison.

Enfin Sa Majesté déclare dans l'article 4, qu'elle n'entend point déroger ni rien changer aux regles établies, tant sur la compétence que sur le jugement des dettes & contestations, entre les négocians & marchands des colonies, dont la connoissance appartiendra toujours aux Juges des Jurisdictions ordinaires, lesquels seront tenus de se conformer dans leurs Jugemens aux dispositions des Ordonnances de 1667 & 1673, & aux autres Réglemens sur les matieres de commerce.

ORDONNANCE DU ROI,

Concernant les dettes de cargaison des Navires des Ports du Royaume aux Colonies Françoises de l'Amérique.

Donnée au Camp sous Tournay, le 12 Juin 1745.

LOUIS par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre : A tous ceux qui ces présentes Lettres verront, Salut. Par l'article II. du titre 3 de notre Réglement du 12 Janvier 1717, concernant les Sieges d'Amirauté en nos colonies, Nous avons ordonné que les demandes pour le payement de partie ou du total de la cargaison d'un navire prêt à faire voile pour revenir en France, seront jugées sommairement, & exécutées nonobstant & sans préjudice de l'appel, que les détempteurs des marchandises seront contraints par la vente de leurs effets, même par corps s'il est besoin, à en acquitter le prix, lorsqu'il ne s'agira que d'un payement non-contesté ; & que s'il y a quelque question incidente, la Sentence de l'Amirauté sera toujours exécutée par provision nonobstant & sans préjudice de l'appel, en donnant caution. Nous sommes informés que les dispositions de cet article ayant été différemment entendues dans les différentes colonies, y ont donné lieu à une diversité de Jurisprudence sur les cas auxquels doit être appliqué le privilege, tant du Jugement sommaire & de l'exécution provisoire, que de la contrainte par corps pour le payement des dettes de cargaison : Qu'en effet dans certaines colonies on accorde le Jugement sommaire & l'exécution provisoire, mais sans la contrainte par corps, aux dettes dont le payement est poursuivi avant le départ du navire, & que lorsque le navire est parti, on n'y regarde plus les dettes de cargaison comme dettes de commerce maritime, & l'on y prétend qu'elles ne doivent être poursuivies & jugées qu'aux Jurisdictions Royales, ainsi que les dettes ordinaires ; & que dans d'autres Colonies les dettes de cargaison sont toujours regardées comme dettes de commerce maritime, soit avant, soit après le départ des navires, mais que ce n'est que dans le premier cas qu'elles y sont sujettes au privilege du jugement sommaire, de l'exécution provisoire & de la contrainte par corps. Nous avons reconnu d'un autre côté, que si les dispositions de l'article II du titre III de notre Réglement du 12 Janvier 1717, étoient alors suffisantes, relativement à l'état où se trouvoit le commerce de nos colonies, ce commerce mérite à présent une faveur plus par-

ticuliere pour le recouvrement des ventes, les cargaiſons qui ſont apportées aux colonies étant d'une conſéquence & d'un prix qui permettent rarement aux navires de France d'en rapporter tout le produit dans un même voyage. Nous avons donc jugé néceſſaire, en établiſſant une juriſprudence uniforme dans toutes nos colonies ſur cette matiere, & faire de nouvelles diſpoſitions qui puiſſent aſſurer dans tous les temps le payement des dettes de cargaiſon, & qui ne laiſſent plus de doute ſur la compétence des Juges qui en doivent connoître; & nous nous y ſommes déterminés d'autant plus volontiers, que nous donnerons en même temps une nouvelle marque de notre protection à nos ſujets des colonies, puiſque ces nouvelles diſpoſitions, en contribuant à leur procurer les ſecours de denrées & marchandiſes dont ils ont beſoin, ſerviront auſſi à les empêcher de prendre des engagemens au-deſſus de leurs forces. A ces cauſes, & autres à ce nous mouvant, de l'avis de notre Conſeil, & de notre certaine ſcience, pleine puiſſance & autorité Royale, Nous avons dit, déclaré & ordonné, & par ces préſentes ſignées de notre main, diſons, déclarons & ordonnons, voulons & nous plaît ce qui ſuit.

ARTICLE PREMIER.

Les dettes de cargaiſon ſeront jugées ſommairement aux Sieges d'Amirauté dans nos colonies, à quelqu'échéance qu'elles ſoient payables, & en quelque temps que le payement en ſoit pourſuivi, avant ou après le départ des navires pour revenir en France.

II. Les Jugemens qui interviendront ſur leſdites dettes, ſeront exécutés nonobſtant l'appel, & ſans préjudice d'icelui, les débiteurs ſeront contraint au payement, ſoit avant, ſoit après le départ des navires, par la vente de leurs effets, même par corps ſi beſoin eſt, lorſqu'il ne s'agira que d'un payement non-conteſté; & s'il y a quelque queſtion incidente, la Sentence de l'Amirauté ſera toujours exécutée par proviſion, nonobſtant l'appel & ſans préjudice d'icelui, en donnant caution.

III. Ne ſeront cenſées dettes de cargaiſon, & jugées comme telles que celles qui ſeront conſtatées & fondées ſur des comptes arrêtés ou des billets conſentis au Capitaine du navire duquel auront été achetées les marchandiſes pour leſquelles ils ſeront cauſés, ou au Négociant gérant la cargaiſon pendant la traite dudit navire & ſon ſéjour dans la colonie; & déclarons toutes les autres dettes qui ne ſeront point ainſi établies par des comptes arrêtés ou des billets conſentis avant le départ du navire, ne devoir point jouir du privilege accordé par ces préſentes Lettres aux dettes de cargaiſon.

IV. N'entendons néanmoins déroger ni rien changer aux regles établies, tant ſur la compétence que ſur le jugement des dettes & conteſtations entre les Négocians & marchands de nos colonies, dont la connoiſſance appartiendra toujours aux Juges de nos Juriſdictions ordinaires, leſquels ſeront tenus de ſe conformer dans leurs Jugemens, aux diſpoſitions des Ordonnaces de 1667 & de 1673, & autres Réglemens ſur les matieres de commerce. Si donnons en mandement à nos amés & féaux les gens tenans nos Conſeils Supérieurs des Iſles & Colonies Françoiſes de l'Amérique, que ces préſentes ils ayent à faire lire, publier, regiſtrer, & le contenu en icelles garder, obſerver & exécuter ſelon leur forme & teneur, nonobſtant tous Edits, Déclarations, Ordonnances, Réglemens, Us, Coutumes & autres choſes à ce contraires, auſquels nous avons dérogé & dérogeons par ces préſentes: Car tel eſt notre plaiſir. En témoin de quoi nous y avons fait mettre notre ſcel. DONNÉE au Camp ſous Tournay le douzieme jour du mois de Juin, l'an de grace mil ſept cent quarante-cinq, & de notre regne le trentieme. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, par le Roi, PHELYPEAUX.



ARTICLE IV.

LEs Jugemens dont l'appel interjetté n'aura point été relevé dans *ſix ſemaines*, ſeront encore exécutés nonobſtant l'appel en donnant caution.

IL s'agit là de Jugemens qui de leur nature ne ſont pas exécutoires par proviſion en donnant caution. Dès qu'il y en a appel, l'exécution en eſt ſuſpendue & arrêtée; mais c'eſt à condition que l'appellant fera ſuite de ſon appel, & le relevera dans ſix ſemaines. S'il y manque, celui en faveur de qui le Jugement eſt rendu, eſt autoriſé par cet article à le faire exécuter nonobſtant l'appel en donnant caution, tout comme ſi dans le principe il eût été exécutoire malgré l'appel.

C'eſt là un privilege accordé à la Juriſdiction de l'Amirauté. Dans les juriſdictions ordinaires, quoique l'appellant ne releve pas ſon appel dans le temps de l'Ordonnance, le Jugement ou la Sentence n'en eſt pas plus exécutoire qu'auparavant, & il ne reſte à celui qui a obtenu le Jugement ou la Sentence que la voie d'aſſigner l'appellant pour voir déclarer ſon appel déſert; ce qui aboutit toujours ſur la comparution de l'appellant, à faire convertir la déſertion en anticipation.

Six ſemaines. Il n'y a rien là de nouveau; ce délai répond aux quarante jours dont il eſt parlé à ce ſujet dans l'article 20 du mémoire inſéré par Fantanon, à la ſuite de ſon titre de l'Amiral, tom. 3, *fol.* 1617, dans l'article 12 de l'Ordonnance de 1517, & dans l'article 4 de celle de 1584.

ARTICLE V.

LEs Jugemens donnés en matiere *de ventes & achats de vaiſſeaux, fret ou nolis, engagement ou loyers de matelots, aſſurances, groſſes-aventures, ou autres contrats concernans le commerce, & la pêche de la mer*, ſeront exécutoires par corps.

DE même qu'il n'eſt guere de Jugemens de l'Amirauté qui ne ſoient exécutoires par proviſion en donnant caution; de même il n'en eſt guere auſſi qui n'emportent la contrainte par corps, parce que les condamnations ſont preſque toutes prononcées, ou contre des gens de mer pour fait de navigation & d'engagement relatif à la navigation, ou contre des commerçans pour fait de leur négoce, ou enfin en exécution de quelque contrat maritime.

Par rapport aux *Jugemens donnés en matiere de ventes & achats de vaiſſeaux*, ce qui s'entend auſſi-bien de l'achat d'une portion que de la totalité d'un

vaiſſeau ; s'il s'agit d'une vente judiciaire, nul doute que l'adjudicataire par décret ne ſoit contraignable par corps au payement du prix de l'adjudication, de quelque qualité & condition qu'il ſoit, non-ſeulement parce que l'article 10 du titre ſuivant, prononce la contrainte par corps en ce cas ſans diſtinction, mais encore parce qu'il eſt de regle que la contrainte par corps a lieu contre tout acheteur de biens vendus par autorité de juſtice.

Il n'y a d'exception à cela que pour les filles & les femmes qui ne ſeroient pas marchandes publiques, ou pour les mineurs non-marchands, ou pour les ſeptuagenaires ; mais auſſi un Juge inſtruit ne recevroit pas de tels adjudicataires.

Si au contraire il n'eſt queſtion que d'un achat volontaire du navire, il ne ſera obligatoire par corps qu'entre marchands ou gens de mer.

Fret ou nolis. En cette partie, il y a l'action de l'affréteur pour l'exécution du contrat d'affrétement contre le propriétaire du navire, ou contre le Capitaine, & l'action de l'un ou de l'autre pour le payement du fret des marchandiſes contre ceux qui les ont chargées dans le vaiſſeau, ou qui ont manqué à leur engagement, ou contre ceux à qui elles ont été adreſſées.

Au premier cas, la contrainte par corps a lieu ſans difficulté ; au ſecond il faut diſtinguer, ſi c'eſt un marchand qui a promis de charger, ou ſi les marchandiſes ſont adreſſées à un commerçant ; il ſera tout de même contraignable par corps au payement du fret ; *ſecùs*, ſi c'eſt tout autre qu'à un marchand ou à un homme de mer.

Engagement ou loyers de matelots. Ce qui comprend le Capitaine auſſi-bien que les autres Officiers & les ſimples matelots. En cette partie qu'il s'agiſſe de faire exécuter l'engagement des gens de l'équipage envers le propriétaire ou l'armateur du navire, ou l'engagement de celui-ci envers eux, c'eſt toute la même choſe pour la contrainte par corps. Elle aura lieu dans toutes les condamnations qui interviendront à ce ſujet, au profit des uns contre les autres, ſans en excepter les dommages & intérêts.

Aſſurances, groſſes-aventures, ou autres contrats concernant le commerce de la mer. De droit, tous ces contrats emportent donc la contrainte par corps ; mais ce n'eſt tout de même qu'entre marchands, ou plutôt ce n'eſt que contre les commerçans ou gens de mer qui les ont ſouſcrits, à l'exemple de ce qui eſt établi par rapport aux lettres de change, & aux billets à ordre valeur reçue comptant ou en marchandiſes, conformément aux articles 1 & 2 du titre 7 de l'Ordonnance de 1673.

Il en ſeroit autrement d'un contrat de cette nature, conſenti par quelqu'un qui ne feroit pas le commerce, par argument des mêmes articles. Il eſt vrai que ces actes dépendent du négoce ; mais un ou deux emprunts à la groſſe, une ou deux aſſurances, en un mot un ou deux actes de commerce ne ſont pas une preuve que celui qui les a paſſés eſt commerçant. Ainſi s'il en eſt demeuré là ſans en avoir fait d'autres, d'où l'on puiſſe induire qu'il fait le commerce, il n'eſt pas ſujet à la contrainte par corps, ſi dans l'acte il ne s'y eſt ſoumis expreſſément relativement à l'article qui ſuit.

S'il s'agiſſoit néanmoins d'un emprunt à la groſſe, fait par un homme à l'occaſion des marchandiſes qu'il embarqueroit avec lui dans un navire, d'une

facture de marchandiſes dont il ſe chargeroit en pacotille pour la vendre à moitié profit au lieu de la deſtination du navire, & en faire les retours, dans l'un ou l'autre cas, à cauſe de la faveur de la navigation réunie à celle du commerce, je ne douterois nullement que cet homme ne fût ſujet à la contrainte par corps pour l'exécution de ſon engagement, quoique ce fût le premier acte de navigation & de négoce qu'il eût fait. Je n'en excepterois pas même un mineur âgé de vingt ans accomplis, parce qu'à cet âge il peut être marchand, ſuivant l'art. 3, titre premier de la même Ordonnance de 1673; mais par la raiſon contraire, je croirois le mineur au-deſſous de vingt ans en état de ſe faire relever d'un pareil engagement comme de tout autre qui lui ſeroit préjudiciable.

Et la pêche de la mer. Cela ſe rapporte à tous les actes d'aſſociation qui peuvent ſe faire pour la pêche de la morue, du harang & de tout autre poiſſon, qu'il s'agiſſe d'un ſeul navire, ou de pluſieurs, faiſant la pêche ſéparément ou en compagnie, dès qu'il y a convention de rapporter de part & d'autre tout le produit de la pêche pour en faire le partage. De maniere ou d'autre, ces actes obligent de droit par corps ceux des commerçans qui les conſentent; mais non ceux qui ne ſont pas dans le négoce, s'ils ne ſont partie des employés à la pêche qui fait le ſujet de l'aſſociation.

Cet article ne s'explique que ſur le point de ſavoir, ſi les Jugemens rendus dans les matieres qu'il énonce, ſont exécutoires ou non malgré l'appel en donnant caution; & en conſéquence, à Marſeille on défere à l'appel dès que la ſomme excede 60 livres. Il me ſemble que c'eſt négliger le droit de la Juriſdiction de l'Amirauté. *Vide infrà* article 7.

ARTICLE VI.

PERMETTONS en outre aux parties de s'obliger par corps en tous contrats maritimes, aux Notaires d'en inſérer la clauſe dans ceux qu'ils recevront, & aux Huiſſiers d'empriſonner en vertu de la ſoumiſſion, ſans qu'il ſoit beſoin de Jugement.

CET article me confirme dans l'opinion que les contrats maritimes ne ſont de droit obligatoires par corps que contre les commerçans ou les gens de mer, & que ce n'eſt que pour y aſſujettir les autres perſonnes qu'il permet de ſtipuler la contrainte par corps dans ces ſortes de contrats.

Sans cela en effet, il ſeroit comme inutile, au moyen de l'article précédent, qui parle également de tous contrats maritimes, & en vertu duquel tous les commerçans & les gens de mer qui les conſentent ſont contraignables par corps à leur exécution; & cela ſans qu'il ſoit beſoin de leur part d'une ſoumiſſion expreſſe à la contrainte par corps, parce qu'à leur égard elle eſt ſous-entendue & de droit.

Il eſt pourtant vrai, même en ce qui les concerne, que la ſoumiſſion à la contrainte par corps aura ſon utilité dans les contrats maritimes paſſés pardevant Notaires; en ce que, ſans condamnation judiciaire, & en vertu du

du contrat contenant l'obligation par corps, la contrainte pourra effectivement s'exercer par corps ; au lieu que si l'engagement n'étoit que par sous-seing privé, il ne seroit exécutoire par corps qu'en conséquence d'un Jugement de condamnation en conformité.

Mais au fonds l'engagement par corps est toujours le même, & la différence ne consiste que dans la mise à exécution, dont un sous-seing privé n'est pas susceptible, la regle étant certaine, que nulles contraintes ne peuvent être exercées valablement contre un débiteur, qu'en vertu d'un titre emportant exécution parée, tel qu'est un contrat passé pardevant Notaires, ou un Jugement de condamnation dont il n'y a pas d'appel, ou dont l'appel n'empêche pas l'exécution.

A cela près, il est indifférent qu'un commerçant se soit expressément obligé ou non par corps dans un contrat maritime, puisqu'étant de droit assujetti par corps à son exécution ; la condamnation ne pourra manquer d'être prononcée contre lui en conformité. Mais par rapport à un non-commerçant, l'utilité de la stipulation est telle, que sans cela il ne pourroit être condamné au payement par corps.

Cela vient de ce que l'Ordonnance de 1667, ayant abrogé l'usage qui étoit observé auparavant, au sujet de la contrainte par corps, il n'est plus permis aux parties de la stipuler, ni aux Juges de la prononcer, si ce n'est dans les cas exceptés par cette même Ordonnance, & par celles qui l'ont suivie.

Ainsi, de même que pour le payement d'un prix de ferme d'un bien de campagne, le fermier ne sauroit être valablement contraint ou condamné par corps, qu'autant que par l'acte de ferme il sera soumis à la contrainte par corps, relativement à l'Ordonnance de 1667 ; de même un contrat maritime ne peut être rendu exécutoire par corps contre un non-commerçant, qu'autant qu'il s'y sera obligé par corps en conformité de cet article.

Mais aussi s'étant soumis à la contrainte par corps, elle aura lieu contre lui tout comme contre un négociant, ou contre un homme de mer ; de maniere que si l'acte est pardevant Notaires, il ne sera nullement besoin de condamnation judiciaire pour le contraindre.

ARTICLE VII.

SERA au surplus notre Ordonnance de mil six cent soixante-sept exécutée selon sa forme & teneur.

IL n'est pas douteux en ce qui concerne sur-tout la procédure, que ce ne soit à l'Ordonnance de 1667, qu'il ne faille avoir recours, pour les cas omis dans la présente Ordonnance & où elle n'a rien de contraire ; mais c'est principalement pour ce qui se rapporte à l'exécution des jugemens que cet article se réfere pour le surplus à ladite Ordonnance de 1667.

Sur cela ce sont les titres 17 & 27, qu'il faut consulter & dire en consé-

quence, relativement à l'article 12 dudit titre 17, qu'en fait de police, les jugemens définitifs ou provisoires, à quelque somme qu'ils puissent monter seront exécutés par provision, nonobstant opposition ou appel, en baillant caution.

Que les jugemens définitifs rendus dans cette Amirauté, en matiere sommaire, seront exécutoires tout de même jusqu'à 60 livres, conformément à l'article 13 de la même Ordonnance.

Que suivant l'article 14, dans les mêmes matieres sommaires, les Sentences de provision qui n'excéderont la somme de 1000 liv. seront pareillement exécutoires en donnant caution.

Et que s'il y a contrats, obligations, ou autres titres, les Sentences seront exécutés à quelques sommes qu'elles puissent monter, aux termes des articles 15 & 17.

Le tout sans préjudice des articles du présent titre, en tant qu'ils étendent davantage le pouvoir de la Jurisdiction de l'Amirauté. C'est donc mal-à-propos que dans l'Amirauté de Marseille on défere toujours à l'appel dès que la condamnation excede la somme de 60 liv. C'est sacrifier tout-à-la-fois l'intérêt de la Jurisdiction & le bien public; car combien y a-t-il d'appels qui ne sont interjettés que pour gagner du temps, & dont on ne fait plus suite dès que la Sentence a eu son exécution provisoire ?

Depuis cette Ordonnance maritime, il est intervenu aussi des Réglemens qui étendent sur certaines matieres l'exécution des Sentences rendues par les Juges d'Amirauté.

Par ex. 1°. En cas de naufrage avec submersion totale, lorsqu'il s'éleve des contestations entre les propriétaires & intéressés, tant aux bâtimens & machines dont on a fait usage pour le sauvement, que sur le partage du produit des effets tirés du fond de la mer, ensemble sur la liquidation d'iceux, circonstances & dépendances, les Sentences de l'Amirauté sont exécutoires par provision, nonobstant toutes appellations, lesquelles au surplus les appellans sont tenus de faire juger dans l'année, faute de quoi elles sortiront leur plein & entier effet; c'est-à-dire, qu'elles passeront en force de chose jugée. Article 5 de la Déclaration du Roi du 15 Juin 1735, que l'on trouvera rapportée sur l'article 24, titre des Naufrages, qui est le neuvieme du livre 4.

2°. L'article 33 de la Déclaration du 21 Octobre 1727, concernant la navigation des vaisseaux François aux côtes d'Italie, Espagne, Barbarie & aux Echelles du Levant, porte que les Sentences qui interviendront contre les délinquans, seront exécutées pour les condamnations d'amendes nonobstant l'appel, & sans préjudice jusqu'à concurrence de 300 liv.

Celle du 18 Décembre 1728, concernant l'embarquement des matelots & leurs salaires, contient une pareille disposition dans l'article 10, elle est rapportée sur l'article 10, tit. 4 du liv. 3.

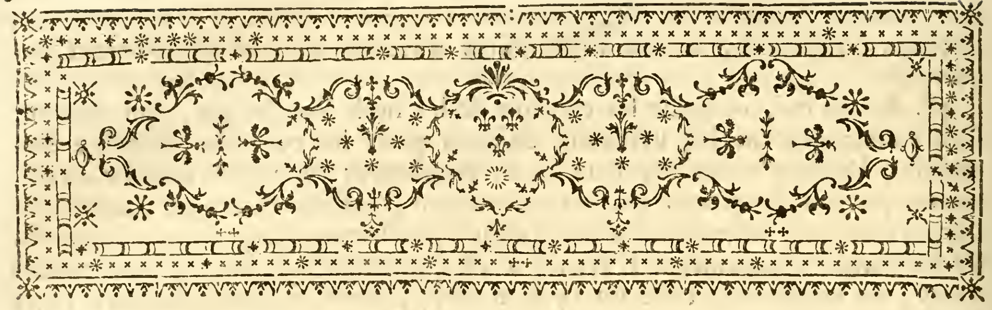
Il y est ajouté de même, que dans l'article 34 de la précédente déclaration, que ceux qui appelleront des Sentences rendues dans les cas de contravention, seront tenus de faire statuer sur leur appel ou de le mettre en état d'être jugé définitivement, dans un an du jour & date d'icelui; sinon, & à faute de ce faire, le temps passé, lesdites Sentences sortiront

leur plein & entier effet, & les amendes seront distribuées conformément auxdites Sentences, & les dépositaires d'icelles bien & valablement déchargés.

3°. En ce qui concerne les engagés & les fusils boucaniers, qui doivent être embarqués sur les vaisseaux destinés pour les colonies, à peine d'amende; l'article premier, titre 3 du Réglement du 15 Novembre 1728, porte que les Sentences qui interviendront, seront exécutées nonobstant l'appel, & sans préjudice d'icelui, jusqu'à 300 livres, malgré toutes défenses de les mettre à exécution. L'article 2 est conforme à la Déclaration précédente, de même qu'à celle du 15 Juin 1735, pour le temps de faire juger l'appel.

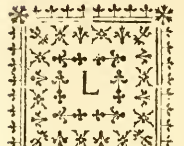
4°. Enfin il en est de même des jugemens portant condamnation d'amende, pour contravention en matiere de pêche, suivant les preuves qui en seront rapportées sur l'article 21, titre 3, livre 5 ci-après.





TITRE XIV.

De la ſaiſie & vente des vaiſſeaux, & de la diſtribution du prix.



Es navires ſont meubles de leur nature, & comme tels ils ſont déclarés affranchis du retrait lignager & de tous droits ſeigneuriaux par l'article premier, tit. 10, liv. 2 *infrà*.

Cependant à cauſe de l'importance de leur objet, ils peuvent être ſaiſis & décrétés par autorité de juſtice; mais les formalités requiſes à ce ſujet ſont beaucoup plus ſimples & plus courtes que celles qui ſont en uſage dans les autres procédures décrétales.

Du reſte, quand il eſt queſtion de l'ordre & diſtribution du prix de la vente, on leur rend leur qualité véritable & eſſentielle; de maniere qu'après les créanciers privilégiés payés, ce qui reſte du prix ſe diſtribue entre les autres créanciers hypothécaires ou chirographaires, comme deniers provenans de la vente d'un pur meuble. Telle eſt la matiere du préſent Titre.

ARTICLE PREMIER.

TOUS navires & autres vaiſſeaux *pourront être ſaiſis & décrétés* par autorité de juſtice; & ſeront *tous privileges & hypotheques purgés* par le décret, qui ſera fait *en la forme ci-après.*

L'EDIT du mois d'Octobre 1666, que l'on trouve dans le recueil de Néron, tom. 2, *fol.* 80, avoit tellement déclaré les navires meubles, qu'en les affranchiſſant de toute hypotheque & de tout droit de ſuite, il avoit permis de les négocier, vendre & acheter avec toute ſûreté, pour les acheteurs ou ceſſionnaires, & ordonné qu'ils ne ſeroient ſaiſis, vendus, ou adjugés, ni les deniers en provenans diſtribués que de la maniere dont on en uſoit à l'égard des autres meubles.

La diſpoſition de cet Edit ſubſiſte encore. 1°. En tant que les navires y ſont déclarés meubles abſolument; & c'eſt en s'y conformant que l'article premier, tit. 10, liv. 2 ci-après, les a exemptés du retrait lignager & des droits ſeigneuriaux. 2°. En ce qu'ils y ſont auſſi déclarés non ſuſceptibles d'hypotheque de

leur nature, attendu qu'il n'y a pas été dérogé en cette partie, ni par cette Ordonnance ni par aucune autre loi; & qu'au contraire l'article qui vient d'être cité, a ſuffiſamment confirmé la déciſion, en réputant les navires meubles à tous égards.

En effet étant meubles, ils ne peuvent pas plus être ſujets à hypotheque que les autres meubles, qui par le droit commun du Royaume n'en ſont pas ſuſceptibles. Si le contraire a lieu en pays de droit écrit & en quelques Coutumes, c'eſt par exception à la regle générale; & encore dans ces mêmes pays, l'hypotheque n'opere-t-elle qu'autant que les meubles ſont trouvés dans la poſſeſſion du débiteur, ſans droit de ſuite lorſqu'il ſont en tierce main, ſauf les cas privilégiés qui ſont indépendans de l'hypotheque.

Quant aux autres diſpoſitions de cet Edit, elles ſont abrogées par la préſente Ordonnannce, quoiqu'elles fuſſent une ſuite naturelle de la qualité de meubles attribuée aux navires, & qu'elles euſſent pour objet l'intérêt de la navigation & du commerce maritime. C'eſt ſans doute à cauſe des abus & des fraudes qui en pouvoient réſulter que ce changement s'eſt fait; à joindre que ces créanciers ſont naturellement plus en droit de regarder le navire de leur débiteur, comme le gage de leur dû, que les autres effets dont la circulation eſt néceſſaire & inévitable.

Quoiqu'il en ſoit, il ne faut plus dire en conſéquence de cet Edit de 1666, qu'un acheteur de navire en acquiert la propriété dans l'inſtant du tranſport qui lui en eſt fait, ſans pouvoir être inquiété par les créanciers de ſon vendeur, puiſqu'il eſt décidé par l'article 2 du même tit. 10, liv. 2 de la préſente Ordonnance, que les navires, quoique meubles, demeureront *affectés aux dettes du vendeur, juſqu'à ce qu'ils ayent fait un voyage en mer, ſous le nom & aux riſques du nouvel acquéreur, & que l'article 3 porte que la vente d'un vaiſſeau étant au voyage, ne pourra en aucune façon préjudicier aux créanciers du vendeur.*

Il ne faut plus dire tout de même, en conformité de cet Edit, que la ſaiſie, la vente & adjudication d'un navire ne pourront être faites, ni la diſtribution du prix en provenant être ordonnée, que ſuivant ce qui ſe pratique à l'égard des autres meubles, puiſque le préſent article & tous les autres du même titre en diſpoſent autrement; à cela près néanmoins que dans la diſtribution du prix, après la collocation des créanciers privilégiés, ce qui reſtera du prix ſera ſujet à répartition entre les créanciers non privilégiés, de la façon qu'on en uſe en ſaiſie & vente mobiliaire; par conſéquent ſans préférence de la part des créanciers hypothécaires, ſi ce n'eſt en Normandie à cauſe de l'article 519 de cette Coutume, & dans les pays où les meubles en général ſont ſuſceptibles d'hypotheque.

Pourront être ſaiſis & décrétés. Pourvu que le ſaiſiſſant ſoit fondé dans un acte authentique emportant exécution prompte & parée, & par conſéquent ſcellé; car il n'y a que le ſceau qui donne l'exécution parée. Ferriere, compil. ſur l'art. 164 de Paris, §. premier, n. 5 & 6. Brodeau ſur le même art. n. 2. Edit du mois de Novembre 1696.

Non-ſeulement les navires peuvent être ſaiſis & décrétés, mais encore il n'y a pas d'autre voie pour en dépouiller le propriétaire malgré lui. Ce ſeroit donc inutilement qu'un créancier demanderoit le délaiſſement du navire de ſon débiteur à dire & eſtimation d'experts. Il ne pourroit valablement ob-

tenir ce délaiſſement que du conſentement de ſon débiteur; & alors ce délaiſſement ne produiroit abſolument d'autre effet que celui qui réſulte d'une vente volontaire; c'eſt-à-dire, que ce créancier ne ſeroit à couvert des autres créanciers de ſon débiteur, qu'autant qu'il auroit fait faire un voyage au navire ſous ſon nom & à ſes riſques, n'y ayant que le décret interpoſé en juſtice qui ait la vertu de purger dans l'inſtant les dettes auxquelles le navire pouvoit être affecté.

Mais auſſi dès que le décret eſt interpoſé, *tous privileges & hypotheques ſont purgés*, à défaut d'oppoſitions comme en vente d'immeubles par décret, ſauf aux créanciers oppoſans à faire valoir leurs droits ſur le prix de l'adjudication du navire en ſe préſentant à temps.

Au ſurplus, ce mot *hypotheque* ne peut regarder que les pays où les meubles ſont ſuſceptibles d'hypotheque, & eſt ſans conſéquence pour les pays, qui, comme le nôtre, ne reconnoiſſent d'hypotheque que ſur les immeubles. Cela veut dire, que quoique dans les premiers, l'hypotheque ſoit purgée, elle ne laiſſe pas d'influer ſur le prix qui repréſente le navire; au lieu que dans les autres, il eſt indifférent que les créanciers oppoſans ſoient fondés en hypotheque ou non, puiſque l'hypotheque n'a pas eu de priſe ſur le navire, par la raiſon qu'il eſt meuble, & qu'ainſi après la collocation des créanciers privilégiés, le ſort de tous les autres doit être égal, qu'ils ſoient hypothécaires ou ſimples chirographaires.

En la forme ci-après. Les formalités de la ſaiſie réelle & du décret d'un immeuble ſont trop longues & trop multipliées pour devoir être ſuivies dans la vente par décret d'un navire. C'eſt pourquoi notre Ordonnance dans les articles ſuivans, a preſcrit celles qu'il faut obſerver à ce ſujet; elles ſont beaucoup plus ſimples & elles conduiſent plus promptement au but, en donnant en même temps aux créanciers tout le temps convenable pour mettre leurs droits à couvert par la voie de l'oppoſition.

Ces formalités au reſte étoient déjà preſque toutes uſitées à Bourdeaux avant cette Ordonnance, comme on le peut voir dans Cleirac, tit. de la juriſdiction de la marine, art. 5, n. 13, pag. 399, 400 & 401. C'eſt là auſſi que le Commentateur a puiſé, pag. 397 & 398, toutes les autorités dont il s'eſt fait honneur ſur cet article, quoiqu'elles auroient mieux trouvé leur place ſur l'article premier du titre 10, liv. 2 déjà cité.

ARTICLE II.

LE Sergent après avoir fait *commandement* de payer, procédera par ſaiſie du vaiſſeau, déclarera par ſon procès-verbal le nom du maître, celui du bâtiment & ſon port, enſemble le lieu où il ſera amarré, fera inventaire des agrêts, uſtenſiles, armes & munitions, *& y établira un gardien ſolvable.*

COMMANDEMENT. Non-ſeulement toute ſaiſie réelle, mais encore toute ſaiſie & exécution ou autre contrainte doit être précédée d'un commandement; & le commandement pour être valable doit être fait en vertu d'un

titre emportant exécution parée, tel qu'eſt un jugement ſans appel, ou un acte paſſé ou reconnu pardevant Notaires, duquel titre il faut dénoncer copie au débiteur à ſa perſonne ou à ſon domicile, en lui faiſant commandement, s'il ne lui a auparavant été ſignifié.

Un ſeul commandement ſuffit pour parvenir aux contraintes; mais en matiere de ſaiſie réelle, & il en eſt ici queſtion, le commandement doit être recordé à peine de nullité. D'Héricourt, traité de la vente par décret, chap. 6, n. 7. pag. 91. Acte de notoriété du Châtelet du 26 Mai 1699, cité par Ferriere ſur le titre des criées, de la Coutume de Paris, §. 2, n. 6 & 7.

Il doit y avoir un intervalle de vingt-quatre heures au moins entre le commandement & la ſaiſie, ſoit réelle, ſoit mobiliaires. D'Héricourt, *ibid.* pag. 92, Ferrier introd. à la pratique *verbo* commandement. Commentaire ſur la Coutume de la Rochelle, art. 14, n. 11.

Si le commandement étoit ſurranné, il ſeroit de la prudence de le réitérer avant de procéder par ſaiſie du navire.

La ſaiſie au reſte pour être valable doit être faite pour une ſomme claire, liquide & exigible; mais ſavoir ſi cette ſomme doit être de 100 livres au moins comme pour ſaiſir réellement un immeuble? J'en fais d'autant moins de doute, qu'aſſez ſouvent les immeubles que l'on met en ſaiſie réelle ne valent pas le plus petit navire.

Puiſque le commandement qui doit précéder la ſaiſie réelle du navire, doit être recordé, à plus forte raiſon le procès verbal de ſaiſie doit-il l'être. Au ſurplus pour être valable, il faut, aux termes de cet article, qu'il contienne le nom du vaiſſeau & celui du maître ou capitaine qui le commande; le port ou capacité du bâtiment & l'indication du lieu où il eſt amarré. Cela eſt ainſi ordonné afin que tous ceux qui ont intérêt à la vente du navire, puiſſent le reconnoître, & effectivement il ne faut rien de plus. Il n'eſt point parlé du nom du propriétaire du vaiſſeau, parce que la ſaiſie étant faite ſur lui, ſon nom eſt indiqué au commencement du procès-verbal de ſaiſie.

Enfin le Sergent doit établir un gardien ſur le navire, pour tenir lieu du Commiſſaire aux ſaiſies réelles dont les fonctions ne s'étendent pas ſur les navires mis en ſaiſie réelle. Cleirac *ibid.* pag. 400. L'article dit *gardien ſolvable*; mais ſi cela devoit s'entendre d'un gardien dont les facultés ſeroient ſuffiſantes pour répondre de la valeur du vaiſſeau, la choſe ſeroit impraticable.

Soit à cauſe du danger du feu, ſoit pour prévenir le pillage des agrêts, apparaux & uſtenſiles des navires, il n'eſt point de navire dans le havre ſur lequel on n'établiſſe un gardien, & ce gardien eſt toujours quelque ancien matelot ſur la probité duquel on croit pouvoir compter. Lors donc que le Sergent fait la ſaiſie réelle du vaiſſeau & qu'il y trouve un gardien, c'eſt celui-là même qu'il charge de la garde du navire par ſon procès-verbal de ſaiſie, à moins qu'il n'ait ordre de le changer & d'en établir un autre à ſa place. Il faut laiſſer ſur le champ au gardien copie du procès-verbal de ſaiſie.

Pour ce qui eſt de l'inventaire des agrêts, uſtenſiles, armes & munitions du navire, il n'eſt point de l'eſſence de la ſaiſie; c'eſt-à-dire, que le vaiſſeau ne ſeroit pas moins valablement ſaiſi avec toutes ſes dépendances, quoique cet inventaire ne ſeroit pas fait; mais ſûrement ſi le Sergent y manquoit, il feroit une faute, dont il ſeroit également reſponſable envers le ſaiſiſſant &

envers la partie saisie, au cas que dans la suite on soutînt qu'il auroit été fait quelque divertissement des agrêts & apparaux.

La faute seroit d'autant plus grande que n'y ayant pas de piece contre le gardien pour l'obliger de représenter les agrêts & apparaux confiés à sa garde, il pourroit lui-même en soustraire impunément une partie. Mais dans la pratique on ne voit point commettre cette faute, & l'inventaire se fait avec d'autant plus d'exactitude, que le plus souvent les agrêts & apparaux valent plus que le corps du navire, & que c'est sur cet inventaire que se reglent ordinairement ceux qui se présentent pour faire les encheres, & se rendre adjudicataires du vaisseau.

Une observation à faire, est que dans la saisie du navire il faut exprimer nommément sa chaloupe & son canot, comme ne faisant pas partie des agrêts & apparaux & dépendances du navire; sans quoi l'adjudicataire ne pourroit les prétendre, & le saisi auroit la faculté d'en disposer.

Argument de la loi derniere. ff. *de instr. leg.* où il est dit *scapha navis non est instrumentum navis*, & qu'ainsi l'acheteur du navire ne peut prétendre la chaloupe comme faisant partie de ses dépendances.

Vinnius *de re nauticâ* sur Peckius, pag. 80 en dit autant du légataire, *quia*, dit-il, *scapha nec pars navis est nec instrumentum*, *sed ipsa per se navicula est*, *mediocritate tantùm*, *non genere à navi distincta.* C'est pourquoi il pense d'après Balde & Stracha, *de nav. part.* 2, n. 12, qu'elle n'est pas comprise de droit dans la saisie réelle du navire. De même Cleirac, tit. de la jurisdiction de la Marine, art. 5, n. 13, pag. 399 & 400; & Loccenius *de jure maritimo lib. primo*, *cap.* 2, n. 6; *idem* Stypmannus *part.* 3*â*. *cap.* 9, n. 20, *& seq. fol.* 500, & Kuricke quest. 5 *in fine fol.* 856 & 857. Cela n'empêche pas néanmoins qu'en matiere d'assurance, l'assureur ne réponde de plein droit de la perte de la chaloupe ou du dommage qui y arrrive, suivant le même Stracha. *Infrà* art. 26, tit. des Assurances.

Mais en ce qui concerne les agrêts & apparaux, ustensiles & munitions, ils appartiennent de droit à l'adjudicataire, le navire lui ayant été adjugé avec toutes ses dépendances, de maniere que s'il s'en trouve dans le navire ou dans le magasin où ils ont été mis en dépôt, au-delà de ceux contenus dans l'inventaire, il est en droit de les retenir ou d'en demander la délivrance, s'il n'a été fait aucune réserve à ce sujet lors de la vente; ou, ce qui est la même chose, s'il n'a été déclaré qu'on ne mettoit en vente que les agrêts & apparaux spécifiés dans l'inventaire.

Cette déclaration toutefois est assez inutile, si l'on n'entend pas faire vendre à part l'excédant des agrêts & apparaux, parce qu'il n'y a que ce qui est compris dans l'inventaire, dont le saisissant soit obligé de faire bon à l'adjudicataire; & qu'à l'égard de ce qu'il peut y avoir au-delà, c'est à l'adjudicataire à en faire la recherche à ses périls & risques, sans pouvoir prétendre aucune garantie à ce sujet.



ARTICLE

ARTICLE III.

LE procès-verbal ſera ſignifié au domicile du ſaiſi, s'il en a dans le reſſort, avec aſſignation pour voir procéder à la vente; & s'il n'a domicile dans le reſſort, la ſignification ſera faite & l'aſſignation donnée au maître; *& ſi le ſaiſi eſt étranger & hors du Royaume*, le tout ſera ſignifié à notre Procureur, qui ſera tenu d'en donner inceſſamment avis à notre Procureur général.

RIEN n'eſt plus naturel que de ſignifier au ſaiſi le procès-verbal de ſaiſie de ſon navire; & cette formalité eſt ſi eſſentielle, que ſon omiſſion emporteroit la nullité de toute la procédure décrétale.

La ſignification ſera valable étant faite à ſa perſonne comme à ſon domicile; & ſi cet article n'a parlé que du domicile, ce n'eſt qu'à l'occaſion des diſtinctions qu'il fait dans la ſuite; n'étant pas douteux que toute ſignification ne puiſſe être faite à la perſonne auſſi efficacement qu'au domicile, excepté celle du Seigneur au vaſſal *& vice verſâ.*

Si la ſignification ne peut ſe faire au ſaiſi parlant à ſa perſonne, il faut la faire à ſon domicile s'il en a dans le reſſort; c'eſt-à-dire, dans l'étendue de la juriſdiction de l'Amirauté où s'eſt faite la ſaiſie, laquelle juriſdiction a ſeule le droit d'interpoſer le décret.

Le ſaiſi n'étant pas domicilié dans le reſſort, la ſignification aux termes de cet article ſera faite au maître ou capitaine du navire; ce qui eſt une exception à la regle générale de la procédure, ſuivant laquelle il faudroit aſſigner le ſaiſi à ſon véritable domicile dans le Royaume. Mais pour ce qui eſt du commandement, je crois qu'il y a néceſſité de le faire au débiteur à ſa perſonne ou à ſon domicile, & qu'il ne ſuffiroit pas d'en délaiſſer copie au maître, attendu que par-là le débiteur, ne ſeroit pas mis en demeure de payer, ce qui eſt indiſpenſable néanmoins, avant de procéder à toute ſaiſie ſur un François.

Autre choſe eſt de l'étranger abſent, parce que le commandement dans ſon pays n'eſt pas plus praticable que la ſignification de la ſaiſie; c'eſt pourquoi notre article dit, & ſi *le ſaiſi eſt étranger & hors du Royaume, le tout ſera ſignifié* au Procureur du Roi du ſiege de l'Amirauté, qui ſera tenu d'en donner inceſſamment avis à M. le Procureur général; d'où il s'enſuit que le commandement doit être ſignifié au Procureur du Roi tout comme le procès-verbal de ſaiſie avec aſſignation pour voir procéder à la vente.

L'Ordonnance de 1667, tit. 2, art. 7, veut que les étrangers qui ſeront hors du Royaume ſoient ajournés ès hôtels de Meſſieurs les Procureurs-Généraux des Parlemens où reſſortiront les appellations des Juges devant leſquels ils ſeront aſſignés.

La raiſon pour laquelle notre article s'eſt contenté que la ſignification fût faite au Procureur du Roi au ſiege de l'Amirauté, eſt ſans doute la promptitude avec laquelle la procédure décrétale d'un navire doit être ſuivie. S'il eût

fallu faire la fignification à l'hôtel de M. le Procureur-Général, cela auroit retardé les criées & publications; & alors les étrangers auroient été de meilleure condition à cet égard que les François.

Au furplus, le motif de l'Ordonnance de 1667 eft rempli, par l'injonction qui eft faite au Procureur du Roi, de donner inceffamment avis de la fignification de la faifie, à M. le Procureur-Général; au moyen de quoi l'étranger peut être informé de la faifie de fon navire, tout comme fi la fignification étoit faite directement à M. le Procureur-Général.

Indépendamment de la fignification à faire au Procureur du Roi, tant du commandement que de la faifie, je penfe qu'il eft expédient de le faire auffi au maître ou capitaine du navire, & que ce feroit une irrégularité d'y manquer. Il me femble même que l'article l'a entendu de la forte en difant : *le tout fera fignifié.*

Si le faifi François n'a pas de domicile dans le reffort, & que le navire n'ait point de maître ou capitaine, nul doute alors qu'il ne faille lui faire le commandement & lui fignifier la faifie à fon vrai domicile; & s'il eft abfent pour faillite, voyage de long cours ou hors du Royaume, ou s'il n'a pas de domicile connu, il faudra fe conformer à l'Ordonnance de 1667, article 8 & 9 du titre ci-deffus cité.

ARTICLE IV.

LEs criées & publications feront faites enfuite par trois Dimanches confécutifs à l'iffue de la Meffe Paroiffiale du lieu où le vaiffeau fera amarré, & les affiches feront appofées le lendemain de chaque criée au grand mât, fur le quai, à la principale porte de l'Eglife & de l'auditoire de l'Amirauté, & autres lieux accoutumés.

AUSSI-TÔT après la fignification du procès-verbal de faifie, avec affignation au faifi pour voir procéder à la vente, & non auparavant, les criées & publications feront faites par trois Dimanches confécutifs à l'iffue de la Meffe paroiffiale du lieu où le navire fera amarré. Autrefois à Bourdeaux il falloit quatre criées. Cleirac, jurifd. de la marine, pag. 400; mais en Normandie il n'en falloit que trois, & c'eft cet ufage que notre Ordonnance a préféré.

En quoi ces criées font conformes à celles qui fe pratiquent en matiere de faifie réelle d'immeubles, c'eft qu'elles doivent être faites tout de fuite & fans interruption, aux jours de Dimanche iffue de meffe paroiffiale & non des vêpres, & en quoi elles different, c'eft que trois fuffifent de huitaine en huitaine; au lieu que les criées d'un héritage faifi, doivent être au nombre de quatre de quinzaine en quinzaine.

Comme il n'eft pas permis de faire les criées le jour de Pâques, fi cette Fête arrivoit l'un des trois Dimanches des criées, il faudroit la faire le lendemain lundi, pour ne pas faire d'interruption; & néanmoins parce qu'alors il n'y auroit pas effectivement trois publications à trois jours de Dimanche, il

faudroit en faire une autre ſurabondante, le Dimanche après la derniere, comme il ſe pratique en ſaiſie réelle d'immeubles.

Par rapport aux affiches des publications, il y a cette différence qu'au lieu d'être appoſées chaque Dimanche que ſe font les criées, ce n'eſt que le lendemain, que cet article veut qu'elles ſoient appoſées; ſavoir au grand mât du navire ſaiſi, ſur le quai, au lieu accoutumé à mettre les affiches, à la principale porte de l'Egliſe paroiſſiale devant laquelle les criées auront été faites, à la porte de l'auditoire de l'Amirauté; c'eſt-à-dire, du Palais Royal où l'Amirauté a ſon Siege, avec droit de tenir ſes audiences dans la ſalle d'audience du Préſidial & de la Sénéchauſſée, ſuivant l'Edit du mois de Mai 1711; & enfin aux autres lieux accoutumés, c'eſt-à-dire, ceux où l'on eſt dans l'uſage d'afficher les criées des immeubles en ſaiſie réelle.

La raiſon pour laquelle notre article a remis au lendemain l'appoſition des affiches, n'eſt pas préciſément l'indécence qu'il y auroit que le ſergent ſe tranſportât un jour de Dimanche dans le navire pour attacher l'affiche au grand mât, comme le penſe le Commentateur, car il n'y a pas plus d'indécence à cela qu'à faire les criées; c'eſt plutôt parce qu'il a prévu que le navire ſaiſi pourroit n'être pas à quai dans le lieu du Siege de l'Amirauté; & qu'ainſi il ne ſeroit pas facile de faire toutes ces affiches dans ce qui reſte du jour du Dimanche après la célébration de la meſſe de paroiſſe.

On comprend que le Sergent doit faire ſon procès-verbal d'appoſition d'affiches, comme celui de la publication des criées.

ARTICLE V.

LES publications & affiches déclareront auſſi le nom du vaiſſeau ſaiſi & ſon port, & le lieu *où il ſera giſant ou flottant*, & indiqueront les jours d'audience auxquels les encheres auront été remiſes.

DE même que le procès-verbal de ſaiſie réelle du navire & l'aſſignation qui eſt donnée en conſéquence au ſaiſi, doivent indiquer les jours que ſe feront les criées & publications; de même les publications & affiches doivent indiquer les jours d'audience auxquels les encheres ſeront reçues & auront été remiſes.

Ces mêmes affiches doivent auſſi comme la ſaiſie réelle, exprimer les noms du ſaiſi, du vaiſſeau & du maître, ſon port & le lieu où il ſera *giſant ou flottant*; puiſque c'eſt ce qui rend la ſaiſie notoire & ce qui annonce au public la vente à faire du navire, avec des indications ſuffiſantes pour la reconnoître.

Au reſte ces mots *giſant ou flottant*, font voir qu'il n'eſt pas néceſſaire qu'un vaiſſeau ſoit amarré à quai pour pouvoir être ſaiſi valablement, & qu'il peut l'être tout de même quoique flottant; c'eſt-à-dire, hors du havre étant à flot ſur ſes ancres.

ARTICLE VI.

IL sera procédé à la réception des premieres encheres, incontinent après la premiere criée, au jour désigné par l'affiche, & le Juge continuera de les recevoir après chaque criée de huitaine en huitaine, à jour certain & limité.

DANS les saisies réelles d'immeubles on ne reçoit point d'encheres que toutes les criées ne soient achevées, & qu'elles n'ayent été certifiées. Ici il est ordonné de procéder à la réception des premieres encheres, incontinent après la premiere criée, au jour désigné par l'affiche, & de continuer de recevoir les encheres après chaque criée de huitaine en huitaine, à jour également certain & limité par les affiches; c'est-à-dire, au premier jour d'audience, qui suit la publication de chaque criée, suivant l'usage.

On conçoit, à cause de la rapidité de cette procédure & que les criées en fait de saisie de navires, ne sont point sujettes à confiscation, qu'il y a nécessité de les signifier, à mesure qu'elles se font, à la partie saisie, ensemble les jugemens qui donnent acte des encheres & prononcent les remises, avec assignation pour procéder en conséquence. S'il est question d'un saisi étranger, toutes ces significations doivent être faites au Procureur du Roi.

ARTICLE VII.

APRÈS la troisieme criée l'adjudication sera faite par le Juge, au plus offrant & dernier enchérisseur, sans autre formalité.

AUSSI-TÔT après la troisieme criée, sur les encheres faites à l'audience suivante, l'adjudication peut être faite par le Juge sans aucune autre formalité, au plus offrant & dernier enchérisseur.

D'où il s'ensuit qu'il ne faut ni jugement de certification des criées, ni congé d'adjuger, ni d'observer les autres formalités prescrites pour la vente par décret des immeubles; que deviendroit en effet un navire pendant tout ce temps-là?

Cela n'empêche pas néanmoins la partie saisie d'excepter des nullités de la saisie & des criées, s'il y en a, pour empêcher l'adjudication; & alors il faut statuer sur les nullités proposées, ce qui doit se faire sommairement à l'audience ou sur un délibéré.

Si les nullités sont rejettées, il sera ordonné en conséquence, qu'il sera passé outre à la vente & adjudication, au jour qui sera indiqué par le Juge, à l'effet de quoi il faudra tout de même appeller la partie saisie.

Alors il sera effectivement passé outre à la vente, nonobstant l'appel que la partie saisie aura interjetté du jugement qui l'aura débouté de son opposition

à fin d'annuller ; en néanmoins donnant par le ſaiſiſſant bonne & ſuffiſante caution pour répondre de l'événement.

Il eſt vrai qu'en matiere de ſaiſie réelle d'immeubles, il faut déférer à l'appel du congé d'adjuger, & que l'on ne peut paſſer outre à la vente au préjudice de l'appel. D'Héricourt, ch. 9, n. 10, pag. 191. Brodeau, ſur Louet, let. D. ſom. 65 ; mais il en eſt autrement en ſaiſie & vente de meubles. Il eſt ſans contredit que l'on peut procéder à la vente nonobſtant toute oppoſition ou appel en donnant caution. Commentaire ſur la Cout. de la Rochelle, art. 18, n. 8. Or il s'agit ici de la vente d'un meuble, puiſqu'un navire eſt déclaré meuble à tous égards.

Qu'on ne diſe pas que les navires étant ſuſceptibles de ſaiſie réelle, il faut en uſer pour l'obligation de ſurſéoir à la vente, de la même maniere qu'on en uſe à l'égard des immeubles ſaiſis réellement, & par conſéquent différer la vente juſqu'à la déciſion de l'appel.

Car ſi les navires ſont ſujets à être ſaiſis réellement & à être vendus par décret, ce n'eſt qu'à raiſon de l'importance de leur objet. Leur nature n'eſt pas pour cela changée ; & il n'y a pas d'apparence de les réputer immeubles en cette partie, pour en conclure qu'ils ne peuvent être vendus au préjudice de l'appel.

La préſente Ordonnance a voulu que l'on obſervât certaines formalités particulieres, avant que d'en faire la vente judiciaire, à peu près comme l'Ordonnance de 1667, titre 33, article 13, a défendu de vendre les bagues, joiaux & vaiſſelle d'argent au-deſſus de la valeur de 300 liv. qu'après trois expoſitions à trois jours de marchés différens. L'une & l'autre n'ont pas porté leurs vues plus loin à cet égard ; & moyennant l'accompliſſement de ces formalités particulieres, elles ont laiſſé le reſte dans les termes du droit commun, concernant les ventes judiciaires de meubles ; à cela près ſeulement, que l'adjudication d'un navire ſaiſi ne peut être faite que par le Juge, au lieu que les autres meubles peuvent être vendus & adjugés par le miniſtere d'un Huiſſier ou Sergent.

Concluons donc qu'un navire peut être vendu par décret, nonobſtant toute oppoſition ou appellation quelconque, en donnant caution. Et cela peut d'autant moins faire de difficulté dans l'eſprit de notre Ordonnance, que c'eſt pour éviter les inconvéniens, qui réſulteroient néceſſairement de la ſaiſie d'un navire, ſi elle étoit tirée en longueur, qu'elle a extrêmement ſimplifié & abrégé la procédure néceſſaire pour parvenir à la vente. Or ſon objet ſeroit manqué ou éludé, ſi l'appel pouvoit ſuſpendre la vente.

ARTICLE VIII.

POURRA toutefois le Juge accorder une ou deux remiſes, qui ſeront publiées & affichées comme les précédentes.

L'USAGE s'eſt tellement introduit d'accorder une ou deux remiſes après les encheres faites ſur la troiſieme criée, que ceux qui ſe préſentent pour ſe rendre adjudicataires, ne font jamais d'encheres ſérieuſes que dans ce temps-là ; de ſorte que ce qui n'avoit été pratiqué dans le principe que par grace en faveur de la partie ſaiſie, eſt devenu en quelque ſorte de néceſſité.

Aux termes de cete article, le Juge peut donc accorder au faisi une ou deux remises, & même il peut les ordonner d'office, s'il voit que le navire ne soit pas porté, à peu près, à sa juste valeur. Mais il n'a pas droit d'en accorder d'autres, si ce n'est à la réquisition du créancier saisissant ou des opposans, à cause des frais que les remises occasionnent, n'y ayant nécessité de publier & afficher celles qui sont accordées par grace aussi-bien que celles qui sont de droit rigoureux, comme les criées; & par conséquent de les signifier, tant à la partie saisie qu'au Syndic des Procureurs des créanciers opposans.

A la derniere remise, l'adjudication se fait à l'audience au profit du plus haut & dernier enchérisseur, & naturellement cette adjudication devroit être définitive & sans retour, sauf l'audience, comme il se pratique à la Sénéchaussée de cette ville, par rapport aux décrets des immeubles. Mais il y a en ce Siege un usage très-ancien, suivant lequel l'adjudication définitive se remet issue d'audience, au canton où s'assemblent les négocians, où il est dit que toutes parties seront tenues pour assignées sans autre formalité.

Là, en présence du Juge, l'Huissier de service à l'Amirauté, publie la vente & l'adjudication du navire à tel prix; sur quoi les encheres étant ouvertes, elles sont reçues, jusqu'à l'adjudication absolue & définitive qui se fait au dernier enchérisseur.

Le singulier est, que la plupart de ceux qui ont des vues sur le navire, comptant exactement sur la remise de l'adjudication au canton des négocians, négligent de paroître à l'audience pour faire leurs encheres, se réservant de les faire à ce canton. Il est pourtant vrai que c'est par pur complaisance, ou si l'on veut pour le bien de la chose, que le Juge se transporte ainsi au canton, n'étant pas douteux qu'il n'ait droit de consommer l'adjudication à son audience.

C'est ainsi que l'amour de la Justice fait quelquefois condescendre des Juges à des tempéramens, dont ils pourroient d'autant plus se dispenser, qu'ils dégénerent pour eux dans une espece de servitude. Après tout, cette cérémonie de la vente & adjudication au canton tenant lieu de bourse, a du moins cela d'utile, qu'elle prouve au corps des négocians assemblés, avec quelle exactitude & franchise procedent des Juges, avec lesquels le commerce maritime a des liaisons si étroites.

L'adjudication une fois faite ou confirmée, en présence des négocians assemblés, l'adjudicataire est fait propriétaire incommutable du navire sans que personne puisse être reçu ensuite à enchérir par voie de tiercement ou autrement. Il est vrai qu'on a prétendu assez souvent, que le tiercement devoit être admis dans ces occasions, aussi-bien que dans les autres ventes judiciaires que font les Juges de l'Amirauté, d'effets saisis, naufragés ou de prise; mais on n'y a jamais eu d'égard, même en faveur des mineurs, soit parce qu'on en use de même dans la Sénéchaussée & au Parlement, en fait d'adjudication par décret des immeubles saisis; soit parce que la ressource du tiercement étant admise, ce seroit donner moyen de tirer en longueur des ventes qui exigent célérité, & par-là détourner des enchérisseurs, qui quelquefois viennent de loin pour se rendre adjudicataires, & qui n'auroient pas le temps de rester jusqu'à ce que l'instance du tiercement fût vuidée.

Il arrive quelquefois à ces publications d'encheres au canton des négocians, que le Juge ordonne des remises, lorsque les navires ou autres effets mis en

vente ne paroissent pas portés à leur juste valeur ; sur quoi l'on a demandé si le dernier enchérisseur pouvoit s'opposer à la remise & demander l'adjudication absolue, avec déclaration que sans cela il retireroit son enchere.

La solution de la question dépend d'une distinction simple & naturelle. S'il s'agit d'une remise du nombre des deux que cet article permet au Juge d'accorder; en ce cas, qu'elle soit requise de la part du poursuivant, ou qu'elle soit ordonnée d'office par le Juge, comme il en a le droit sans contredit, malgré le poursuivant même; nul doute alors que ce dernier enchérisseur ne soit tenu d'y acquiescer ou de la souffrir, sans pouvoir rétracter son enchere, parce qu'il a dû s'attendre à la remise sur le fondement de cet article, & de l'usage qui a presque établi la nécessité d'accorder des remises après l'adjudication sur la troisieme criée.

Si au contraire après ces deux remises devenues ordinaires, quoique de grace, le Juge en ordonne une autre, ce qui ne se peut toutefois, que sur la réquisition du poursuivant; c'est alors que le dernier enchérisseur peut s'y opposer, & déclarer que si l'adjudication pure & absolue ne lui est pas faite, il rétracte son enchere; parce que n'ayant pas dû s'attendre à cette remise, il n'est pas naturel qu'elle soit accordée à son préjudice. Si donc il déclare alors qu'il rétracte son enchere, sur le refus de lui faire l'adjudication, il doit nécessairement lui en être donné acte, moyennant quoi il est déchargé de son enchere. Et comme tous les précédens enchérisseurs ont aussi été déchargés de plein droit de leurs encheres à mesure qu'elles ont été ouvertes; Commentaire sur la Coutume de la Rochelle, article 19, n. 49 & 50, les choses sont remises par-là au même état que s'il n'y avoit encore point eu d'autre enchere que celle que le poursuivant a faite, en faisant publier la vente pour la premiere fois.

Cependant il peut arriver qu'à la nouvelle publication de vente au jour indiqué par l'Ordonnance de remise, les encheres n'aillent pas à la somme offerte par le dernier enchérisseur, auquel la livraison a été refusée ; & alors ce sera un embarras pour le poursuivant, s'il a demandé la remise de son chef, & sans le concours des créanciers opposans qui pourront lui imputer à faute le refus qu'il aura fait de consentir l'adjudication en demandant une nouvelle remise. C'est pourquoi avant de demander la remise, il doit pour sa sûreté, ou se munir du consentement du Procureur-Syndic des créanciers opposans, ou engager le dernier enchérisseur à souffrir la remise, son enchere tenant, ou se déterminer à prendre la chose mise en vente pour son compte propre & particulier, au prix offert par le dernier enchérisseur, au cas que par événement la derniere enchere ne soit pas ouverte, ou qu'elle ne le soit pas de maniere à indemniser des frais de la remise ; & à payer alors les frais de cette remise, autant que le bénéfice de la sur-enchere ne suffira pas pour les remplir.

On ne dit rien de la partie saisie, parce qu'elle n'a pas de voix en pareille occurrence ; de sorte que ce seroit en vain qu'elle s'opposeroit à la remise en consentant l'adjudication ; elle ne seroit pas écoutée ne pouvant pas faire la loi à ses créanciers ; sans compter qu'il se pourroit fort bien qu'il y eût de la collusion entre elle & le dernier enchérisseur qui ne feroit que lui prêter son nom.

ARTICLE IX.

L'Adjudication des barques, chaloupes & autres bâtimens du port de dix tonneaux & au-dessous, sera faite à l'audience après trois publications seulement, sur le quai, à trois divers jours ouvrables consécutifs, pourvu qu'il y ait huit jours francs entre la saisie & la vente.

Les barques chaloupes & autres bâtimens du port de 10 tonneaux & au-dessous, peuvent & doivent donc être saisis réellement comme les grands navires, & dans la même forme. Mais parce que les bâtimens qui n'excedent pas le port de 10 tonneaux forment un objet peu considérable, en comparaison des vaisseaux d'un plus grand port, l'Ordonnance a jugé qu'il convenoit de ne pas rapporter à leur vente & adjudication les mêmes formalités que celles prescrites pour la vente des grands navires.

C'est pourquoi il est établi par cet article, conformément à l'ancienne pratique de Bourdeaux, Cleirac, Jurisd. de la Marine, pag. 401, n. 14, que la vente de ces petits bâtimens, pourra être faite après trois publications seulement, sur le quai, à trois divers jours ouvrables consécutifs, pourvu toutefois qu'il y ait huit jours francs entre la saisie & la vente.

Il n'est point parlé d'affiches; cependant il me paroît de la regle qu'il y en ait au moins une, attachée au mât de la barque ou autre petit bâtiment saisi, lors de la premiere publication, & que pareille affiche soit apposée sur le quai, ainsi qu'à la principale porte du Palais.

L'usage de ce Siege n'est point fixe sur ce sujet; les uns veulent qu'il y ait autant d'affiches que de publications, pour augmenter le frais; les autres par économie, ne croyent pas qu'il soit nécessaire de faire aucune affiche; le plus sûr selon moi est d'en faire une.

Il résulte de cet article qu'il n'est point question de recevoir les encheres d'une publication à l'autre; mais seulement au jour d'audience indiqué par les criées & publications pour la vente.

Par cette raison, & parce que d'ailleurs la disposition de l'article précédent, qui est parfaitement applicable à l'espece, ne reçoit aucune atteinte par celui-ci, il n'est pas douteux que le Juge ne puisse même d'office accorder une ou deux remises pour l'adjudication définitive, & la renvoyer tout de même au canton d'assemblée des négocians, comme à l'égard des grands navires, & des autres ventes judiciaires de l'Amirauté.



ARTICLE X.

Les adjudicataires seront tenus, dans les vingt-quatre heures de leur adjudication d'en payer le prix, sinon de le consigner entre les mains d'un notable bourgeois, ou au Greffe de l'Amirauté sans frais; & le temps passé ils y seront contraints par corps, & le vaisseau sera publié de nouveau à l'issue de la messe paroissiale, & adjugé trois jours après à leur folle enchere.

En décret d'immeubles l'adjudicataire a huit jours pour payer ou consigner le prix de son adjudication, & cet article ne donne à l'adjudicataire d'un vaisseau, que vingt-quatre heures. La briéveté de ce délai n'a rien de surprenant néanmoins, eu égard à celle de la procédure qui doit précéder le décret.

L'obligation de payer ou consigner dans les vingt-quatre heures est la même au surplus dans toutes les ventes judiciaires de l'Amirauté.

Sur ce que l'article dit que la consignation sera faite entre les mains d'un notable bourgeois ou au Greffe de l'Amirauté sans frais, le Commentateur observe qu'à présent la consignation doit se faire entre les mains du Receveur des consignations du lieu, sans quoi le Receveur des consignations ne manqueroit pas de se plaindre de la consignation qui seroit faite ailleurs, & de se faire payer de ses droits de consignation. Mais il n'a pas pris garde que les Edits, Déclarations & Arrêts concernant les offices des Receveurs des consignations, & les droits qui y sont attachés, n'ont jamais regardé les Jurisdictions de l'Amirauté.

Sa méprise pourroit être excusable si ces Offices n'eussent été créés que depuis la publication de la présente Ordonnance, quoiqu'il auroit pu savoir que les créations d'Offices & les établissemens de droits à la charge des Jurisdictions en général, n'ont aucune influence sur celles de l'Amirauté, si elles n'y sont expressément assujetties.

Mais pour se borner ici aux charges de Receveur des consignations, ne devoit-il pas prendre garde qu'elles étoient créées plus de cent ans avant cette Ordonnance, & que cet article ayant ordonné la consignation entre les mains d'un notable bourgeois ou au Greffe de l'Amirauté sans frais, c'étoit une preuve que les droits attribués à ces charges ne s'étendoient pas aux Jurisdictions de l'Amirauté.

Il est vrai que depuis cette Ordonnance il a été attaché à ces Offices de plus grands droits qu'ils n'en avoient dans le principe; mais cela n'a pas changé leur constitution, & par conséquent ne leur a pas donné sur les Jurisdictions de l'Amirauté une influence qu'ils n'avoient pas auparavant. Aussi est-il vrai que depuis cette Ordonnance les consignations ont continué de se faire comme par le passé, relativement à cet article, qui a été confirmé au reste par Arrêt du Conseil du 13 Mars 1717, avec défenses aux Receveurs des consignations d'y contrevenir, sur peine de 3000 liv. d'amende. Le Receveur des consignations de Provence ayant formé opposition à cet Arrêt, il en fut débouté par autre du 26 Mars 1718. Ces deux Arrêts sont rapportés ci-dessus, articles 2, tit. de l'Amiral.

Cependant pour ce qui eſt de la conſignation entre les mains d'un notable bourgeois, elle n'eſt pas plus d'uſage en vente par décret d'un navire ; elle ne ſe fait plus abſolument qu'au Greffe de l'Amirauté. La raiſon eſt que ce notable bourgeois, ne pouvant être que du choix de l'Amirauté, les Juges craindroient de ſe rendre reſponſables de ſa ſolvabilité, s'il n'étoit nommé dépoſitaire du conſentement des créanciers. A joindre qu'il faudroit auparavant s'aſſurer qu'il accepteroit la conſignation, ce qui ne ſe pourroit guere qu'il n'eût intérêt à la choſe.

Mais dans les autres ventes judiciaires de l'Amirauté, comme elles ſe font preſque toujours à la diligence de quelque négociant ou armateur, l'uſage eſt de déclarer par l'Ordonnance du Juge, portant permiſſion de vendre, & par les affiches, que les deniers provenans de la vente ſeront payés entre les mains du requérant ou pouſuivant la vente, pour être les deniers diſtribués ainſi qu'il appartiendra.

En toute vente judiciaire, l'adjudicataire eſt contraignable par corps au payement du prix de ſon adjudication ; ainſi faute par lui de payer ou conſigner dans les vingt-quatre heures, il y peut être contraint par corps & par ſaiſie de ſes biens. Et cependant comme les pourſuites à faire à ce ſujet pourroient tirer en longueur, indépendamment de ces pourſuites, que rien ne doit arrêter, le créancier ſaiſiſſant, non-ſeulement eſt en droit, mais encore eſt dans l'obligation, ſur-tout ſi les oppoſans le requierent, de faire procéder à la revente du navire à la folle enchere de l'adjudicataire, comme il ſe pratique en décret d'immeubles. Pour parvenir à cette revente, il ſuffit aux termes de cet article, de la faire publier & afficher une ſeule fois à l'iſſue de la meſſe paroiſſiale, par conſéquent un jour de Dimanche, par argument de l'article 4 ci-deſſus, & d'attendre qu'il ſe ſoit écoulé trois jours après cette publication.

Comme cet article ne diſtingue point en cette partie la vente des gros navires de celle des petits bâtimens de dix tonneaux & au-deſſous ; il faut dire que ce qu'il preſcrit pour la revente à la folle enchere, les regarde également.

Il eſt entendu néanmoins que pour parvenir à la revente à la folle enchere, le créancier pourſuivant doit donner ſa requête au Juge à cette fin ; que c'eſt en vertu de l'Ordonnance miſe au bas de cette requête qu'il faut faire la publication dont il s'agit ; & que le tout doit être ſignifié tant à la partie ſaiſie, à l'adjudicataire en demeure de payer, qu'au plus ancien Procureur des oppoſans, avec aſſignation à jour certain pour voir procéder à la revente, comme il ſe pratique en revente d'immeubles adjugés par décret.

Par identité de raiſon, il faut dire auſſi, que l'adjudicataire doit non-ſeulement faire bon de ce qui manquera au prix de la revente & des frais pour y parvenir ; mais encore payer les intérêts du prix de ſon adjudication.

S'il arrive que le vaiſſeau ſoit revendu au plus haut prix, il ne profitera ſûrement pas de cet excédent ; mais dans ce cas il ſera juſte de déduire ſur le profit de la nouvelle adjudication, les frais faits pour y parvenir ; en telle ſorte qu'il ne ſupportera de ces frais que la portion qui excédera le bénéfice de la revente. Pothier ſur l'art. 478 de la Coutume d'Orléans, pag. 431 & 432. V. Commentaire ſur la Coutume de la Rochelle, art. 19, n. 96 & 97.

ARTICLE XI.

LES oppositions à fin de distraire, seront formées au Greffe avant l'adjudication, après laquelle elles seront converties en opposition pour deniers.

LES formalités des criées & publications n'ont été introduites que pour avertir ceux qui ont des droits à prétendre sur les biens saisis & mis en vente, de se présenter à temps pour leur conservation.

En saisie réelle d'immeubles, il y a quatre sortes d'oppositions; savoir, à fin d'annuller, à fin de distraire, à fin de charge & à fin de conserver.

Notre Ordonnance ne parle point de l'opposition à fin d'annuller, qui ne regarde absolument que le saisi, ni du temps dans lequel elle doit être formée, parce qu'elle a retranché tacitement la formalité du congé d'adjuger; mais cela n'empêche pas la partie saisie d'attaquer la saisie de nullité, ce qui vaut opposition à fin d'annuller, qui est recevable, attendu la briéveté des criées, jusqu'à l'adjudication, à l'effet d'empêcher la vente, si elle paroît fondée de maniere à déterminer les Juges à prononcer la nullité. Mais si au contraire l'opposition paroît frivole, & qu'elle soit rejettée comme telle, il sera passé outre à la vente nonobstant l'appel, comme il a été observé sur l'article 7, sauf à la partie saisie à faire suite de son appel & à faire condamner le saisissant en tous ses dépens, dommages & intérêts, si elle obtient en fin de cause.

Notre Ordonnance ne parle pas non plus de l'opposition à fin de charge, parce que cette opposition ne peut avoir pour objet qu'une rente ou une servitude, & que les navires ne sont pas sujets à ces charges comme les immeubles. Il n'est pas possible en effet d'imaginer des servitudes ou des rentes foncieres sur des navires, puisque ce sont de purs meubles. Ils ne pourroient en tout cas qu'être affectés à des rentes, ou foncieres sur d'autres biens, ou simplement constituées; & pour ces sortes de rentes il n'y a que l'opposition à fin de conserver. Ainsi c'est mal-à-propos que le Commentateur sur cet article, à ces mots, *à fin de distraire*, ajoute ceux-ci *ou de charge*, ces sortes d'absences lui sont fort ordinaires.

Il est question ici de l'opposition à fin de distraire; c'est-à-dire, d'une opposition formée par quelqu'un qui a part dans le navire saisi.

L'article veut qu'elle soit formée au Greffe, avant l'adjudication, & que si elle vient après, elle soit convertie en opposition pour deniers; mais cette derniere partie ne doit s'entendre que relativement à l'art. 14 ci-après; c'est-à-dire, que l'opposition à fin de distraire ne sera même sujette à la conversion en opposition pour deniers, qu'au cas qu'elle soit formée dans les trois jours après l'adjudication.

En matiere de saisie réelle d'un immeuble appartenant par indivis à la partie saisie & à l'opposant à fin de distraire, si le partage ne peut s'en faire sans quelque inconvénient, la regle est que son opposition n'empêche pas la vente de la totalité du bien, & que tout son droit se borne alors à être payé, par

privilege & sans supporter aucuns frais, de la valeur de sa portion sur le pied de la vente, sans pouvoir être reçu à demander la licitation, sauf à lui à enchérir ou à faire trouver des enchérisseurs si bon lui semble. D'Héricourt, traité de la vente par décret, chap. 8, n. 15, pag. 171. Commentaire sur la Coutume de la Rochelle, art 19, n. 16.

Et comme rien n'est plus indivisible qu'un navire, on demande, s'il en doit être de même en cas de saisie réelle & vente d'un vaisseau appartenant tout de même à la partie saisie & à l'opposant à fin de distraire ?

Il me semble qu'il faut tenir la négative, & dire au contraire que l'opposition à fin de distraire devra opérer son plein effet étant formée avant l'adjudication; de maniere par exemple, que si l'opposant est fondé pour un quart dans le navire, on ne pourra absolument faire vendre que les trois quarts appartenans à la partie saisie; & c'est ce que cet article paroît décider bien nettement, en ne parlant de la conversion de l'opposition à fin de distraire en opposition pour deniers, qu'au cas qu'elle n'ait été formée qu'après l'adjudication.

S'il n'y avoit que cela néanmoins, on pourroit interpréter autrement cet article & y adapter la regle observée en saisie réelle d'un immeuble possédé par indivis. Mais en rapprochant l'art. 6, tit. 8 du liv. suivant de celui-ci, tout doute est levé à mon sens.

En effet, cet article 6 déclarant, par des raisons de commerce, que l'associé dans un navire ne pourra être contraint de procéder à la licitation du navire, fournit une raison décisive de différence & de disparité, pour écarter l'application qu'on voudroit faire à la vente par décret des navires, de la regle pratiqué par rapport au décret d'un immeuble possédé par indivis; en ce que rien ne peut empêcher la licitation d'un domaine, lorsqu'elle est requise par l'un des co-propriétaires, & que le partage n'est pas praticable, & qu'il en est autrement d'un navire appartenant en commun à deux ou plusieurs.

Il est vrai qu'il a été dit ci-dessus que l'opposant à fin de distraire la portion qu'il a dans le domaine saisi, est obligé d'en souffrir la vente sans pouvoir demander la licitation; mais il ne s'agit là que de la licitation ordinaire; c'est-à-dire, de celle que l'opposant demanderoit entre lui, & la partie saisie seulement, ou avec ses créanciers comme la représentant. Et une preuve qu'il ne s'agit en effet que de cette sorte de licitation, c'est l'obligation où est l'opposant de souffrir la vente de la totalité du bien, par conséquent de subir la licitation générale, à laquelle toutes personnes sont admises à enchérir. Ainsi la décision qui l'oblige à souffrir la vente n'étant fondée que sur ce qu'il ne peut empêcher la licitation du bien, en y admettant les étrangers, n'est nullement applicable à la saisie réelle d'un navire, attendu que l'associé au navire, opposant à fin de distraire, ne pouvant être forcé d'en consentir la licitation, ne peut par conséquent être forcé tout de même d'en souffrir la vente en entier. D'où il s'ensuit que son opposition doit opérer réellement la distraction de sa portion; en telle sorte qu'il n'y ait de vente à faire que des portions appartenantes à la partie saisie.

Pour ce qui est de la maniere de former opposition, il est tellement essentiel de la former au Greffe, que si elle est faite entre les mains de l'Huissier ou Sergent durant les criées, comme cela est licite, il y a nécessité de la

réitérer au Greffe ; c'est ainsi qu'on en use en saisie réelle d'immeubles. Il est utile au reste de former opposition avant la fin des criées, par les raisons remarquées dans le Commentaire de la Coutume de la Rochelle, art. 19 déjà cité, n. 18.

Si l'opposition à fin de distraire ne vient qu'après l'adjudication, ce qui ne doit s'entendre qu'après l'adjudication définitive précédée de toutes les remises ; il n'est plus question alors de distraction, & aux termes du présent article, l'opposition est convertie de plein droit en simple opposition pour deniers, autrement à fin de conserver ; mais parce que réellement la portion de l'opposant dans le navire est étrangere à celle du saisi, sur lesquelles seules les créanciers ont droit de prétendre leur payement, l'opposition, quoique inutile pour la distraction effective contre l'adjudicataire, opere toujours cet effet, que du prix de l'adjudication, il faut lui délivrer la portion correspondante à celle qu'il avoit dans le navire, avec ses frais d'opposition & d'instance.

Mais comme il a été observé, il faut nécessairement que cette opposition soit formée dans le temps où les oppositions pour deniers sont encore recevables, conformément à l'article 14 ci-après ; sans quoi non-seulement l'opposant perdra la portion qui lui appartenoit dans le navire, mais même sera exclus du droit d'en demander le prix, sauf son recours simple à ce sujet contre son saisi, sur ses autres biens ou sur les deniers de la vente, s'il en reste après tous les créanciers opposans payés.

ARTICLE XII.

LES opposans à fin de distraire seront tenus de bailler leurs moyens d'oppositions dans trois jours après qu'elle aura été formée, pour y défendre, dans le même délai, & ensuite être la cause portée à l'audience sur un simple acte.

CET article me confirme encore dans l'idée que l'opposition à fin de distraire étant bien fondée, doit opérer la distraction effective de la portion de l'opposant, & empêcher qu'elle ne soit vendue conjointement avec les parts du saisi ; mais comme il ne seroit pas juste que par des délais affectés il retardât une procédure décrétale que l'Ordonnance a voulu abréger pour l'intérêt du commerce ; il n'a que trois jours après avoir formé son opposition, pour bailler ses moyens & signifier les titres sur lesquels il la fonde.

De même, & dans les trois autres jours suivans, il faut que le poursuivant & les créanciers opposans y répondent, pour en venir ensuite à l'audience sur un simple acte ; c'est-à-dire, un avenir, à l'effet de faire statuer sur l'opposition.

Sans doute qu'en connoissance de cause, & suivant les circonstances, ces délais peuvent être prolongés par le Juge ; mais il est toujours certain qu'il faut user de diligence, & que ces sortes d'incidens doivent être terminés à l'audience, ou par délibéré, ou tout au plus sur un appointement à mettre, n'y ayant pas là matiere à appointement en droit.

Si par événement l'oppoſition eſt reçue & la diſtraction ordonnée, il ne ſera procédé à la vente du navire que pour le ſurplus, à moins que le créancier pourſuivant, de l'avis des autres oppoſans, n'interjette appel, auquel cas il ſera ſurſis néceſſairement à la vente; & ſi au contraire l'oppoſition eſt rejettée, il ſera alors paſſé outre à la vente du tout, nonobſtant l'appel déclaré par l'oppoſant, ſauf ſes dépens, dommages & intérêts, s'il réuſſit ſur l'appel.

ARTICLE XIII.

LA maîtriſe du vaiſſeau ne pourra être ſaiſie ni vendue, ni aucune oppoſition à fin de diſtraction ou de charge, être reçue pour raiſon de ce; & pourront les adjudicataires en diſpoſer, ſauf au maître à ſe pourvoir pour ſon dédommagement, ſi aucun lui eſt dû contre ceux qui l'auront propoſé.

LA maîtriſe d'un vaiſſeau ne pouvant donner aucun droit au maître dans la propriété du navire, puiſque ce n'eſt qu'une commiſſion qu'il reçoit du propriétaire pour commander le navire ſous ſes ordres; commiſſion par conſéquent révocable à volonté, ſuivant la nature de toute commiſſion; il y auroit lieu de s'étonner que cet article eût été fait exprès pour décider que *la maîtriſe ne pourra être ſaiſie ni vendue, ni aucune oppoſition à fin de diſtraction ou de charge reçue pour raiſon de ce;* ſi autrefois le contraire n'eût été pratiqué, comme il réſulte de ce que dit Cleirac, tit. de la juriſdiction de la marine, art. 5, n. 13, pag. 399, en ces termes; *& ſi la dette procede du fait du maître, il* (le Sergent) *y comprendra la maîtriſe.* On regardoit donc alors la maîtriſe comme un droit inhérent au navire, ſuſceptible de ſaiſie ſur la tête du maître, qui par conſéquent ne pouvoit être révoqué par le propriétaire, ou plutôt par ſes copropriétaires; car il étoit auſſi d'uſage de n'établir pour maître qu'un des propriétaires, à raiſon de quoi le maître étoit appellé *com-bourgeois*, & ne pouvoit être deſtitué qu'en cas d'abus ou de malverſation de ſa part. Note 4 ſur le premier des jugemens d'Oleron.

C'eſt à juſte titre que cet uſage mal entendu a été changé par notre Ordonnance; & comme par cet article elle a déclaré que la maîtriſe n'étoit pas ſuſceptible de ſaiſie non plus que d'oppoſition à fin de diſtraire ou de charge, elle a décidé auſſi dans l'article 4, tit. 8, liv. 2, que le maître, quoique intéreſſé dans le navire, pouvoit être congédié par les autres propriétaires, en le rembourſant, ſur ſa requiſition, de ſa portion dans le vaiſſeau.

L'adjudicataire du navire eſt donc libre de garder le maître ou de le congédier à ſon gré, ſans que celui-ci ait rien à dire, ni rien à prétendre contre lui.

Mais comme c'eſt par le fait ou par la faute du propriétaire qui l'avoit établi maître, qu'il perd le commandement du navire, l'article lui réſerve à ſe pourvoir contre lui pour *ſon dédommagement*, en ajoutant néanmoins, *ſi aucun lui eſt dû.*

J'examinerai ſur ledit article 4, tit. 8, liv. 2, s'il eſt vrai, comme quelques-uns le prétendent, que le maître peut être congédié ſans cauſe raiſonnable, qu'il ne lui ſoit dû des dommages & intérêts. Je dirai pourtant d'avance que la queſtion me paroît ici préjugée en faveur du maître, en ce qu'il lui eſt réſervé à ſe pourvoir pour ſon dédommagement contre la partie ſaiſie qui l'avoit prépoſé pour commander le navire, & que ces mots, *ſi aucun lui eſt dû*, ne peuvent pas être pris à la lettre pour former une exception ou limitation, parce que, entendus de la ſorte, il y auroit contradiction dans les termes, ce qui ne peut pas ſe ſuppoſer dans une loi.

En effet, ne ſeroit-il pas abſurde de conſidérer cet article comme laiſſant à décider s'il eſt dû au maître un dédommagement ou non contre la partie ſaiſie, tandis qu'il lui ſauve préciſément à ſe pourvoir contr'elle à ce ſujet.

Ces mots, *ſi aucun lui eſt dû*, ne peuvent donc raiſonnablement ſignifier autre choſe, ſinon que le dédommagement du maître ſera plus ou moins conſidérable ſuivant les circonſtances; c'eſt-à-dire, ſuivant le plus ou moins de perte que ſon déplacement lui cauſera. Mais il reſte toujours qu'il lui eſt dû un dédommagement, dès qu'il lui eſt ſauvé à ſe pourvoir à cette fin, & qu'il n'y a plus d'examen à faire que pour déterminer juſqu'où ira le dédommagement, eu égard à la perte du maître.

Je dis eu égard à ſa perte réelle & effective; car il ne peut pas être queſtion ici de dommages & intérêts tels qu'il pourroit les prétendre étant congédié ſans cauſe, pour raiſon du tort fait à ſa réputation & des profits qu'il auroit pu faire naturellement, puiſque ce n'eſt pas le propriétaire qui l'avoit établi maître, qui le révoque par malice ou par caprice, & qu'il donne ſeulement occaſion à la révocation en ne payant pas ſes dettes.

C'eſt pour cela que l'article parle de dédommagement ſimplement au lieu de dommages & intérêts; & comme le dédommagement ſuppoſe néceſſairement une perte à réparer & rien plus; il faut dire pour explication finale de ces mots, *ſi aucun lui eſt dû*, qu'ils ne regardent que la queſtion de fait; c'eſt-à-dire, que le point de ſavoir, ſi le maître eſt véritablement conſtitué en perte ou non, juſqu'à quel degré; mais qu'en point de droit, il eſt abſolument décidé qu'il faut un dédommagement proportionné au préjudice qu'il ſouffre.

Or ſi cela eſt juſte & inévitable dans un cas comme celui-ci, comment refuſer des dommages & intérêts au maître qui eſt congédié ou chaſſé ſans cauſe par celui-là même qui l'avoit prépoſé pour commander ſon navire?

ARTICLE XIV.

LES oppoſitions pour deniers ne pourront être reçues trois jours après l'adjudication.

EN ſaiſie réelle & décret d'immeubles, nulle oppoſition n'eſt recevable après le décret levé & ſcellé; ce qu'il y a ſeulement de plus, c'eſt que le décret ne peut être ſcellé que vingt-quatre heures après l'adjudication; mais

comme on eſt extrêmement attentif à le ſceller au bout de vingt-quatre heures, il eſt vrai de dire que depuis l'adjudication définitive les créanciers n'ont plus que vingt-quatre heures abſolument pour former oppoſition.

Cet article leur eſt beaucoup plus favorable, puiſqu'il leur accorde trois jours au lieu de vingt-quatre heures ; mais il n'y a rien en cela de ſurprenant, attendu la rapidité de la procédure décrétale uſitée en vente de navire, rapidité telle que ceux qui ont des droits ou créances ſur des navires, ſans une grande vigilance, peuvent être expoſés à tout moment à perdre leur dû. Car enfin il en eſt du décret d'un vaiſſeau, comme du décret d'un immeuble ; c'eſt-à-dire, que faute d'oppoſition dans le temps, de la part de ceux qui avoient quelque droit à prétendre, tout eſt purgé, & les créanciers ſont non-recevables à ſe préſenter dans la ſuite, quelque privilégiées que ſoient leurs créances ; & cela ſans diſtinguer les abſens des préſens, les mineurs des majeurs, les femmes ſous puiſſance de mari, de celles qui ont la jouiſſance de leurs droits.

La ſeule reſſource qui reſte aux créanciers qui ont manqué de former leur oppoſition à temps, eſt de ſaiſir les deniers de l'adjudication entre les mains de celui qui en eſt le dépoſitaire. Mais quelle foible reſſource, puiſqu'ils ne peuvent eſpérer d'être payés, malgré le privilege de leurs créances, qu'autant qu'il reſtera des deniers ſuffiſans, après que tous les créanciers oppoſans auront été ſatisfaits, ceux-ci étant préférables ſans difficulté, quoique leurs créances n'emportent aucune ſorte de privilege, attendu que le privilege des autres eſt purgé par le décret, & cela avec une tel effet que s'il ſe trouvent en concours avec d'autres créanciers également négligens, ils ne pourront toucher les deniers reſtans que par contribution au ſol la livre avec eux, quoique les créances de ceux-ci, ſoient ſimples & ordinaires. V. le Commentaire de la Coutume de la Rochelle, art. 19, n. 26.

Et il en faut dire autant d'un intéreſſé dans le navire, qui au lieu de former ſon oppoſition à fin de diſtraire avant l'adjudication, ne ſe ſeroit de même préſenté que hors le délai accordé par cet article pour former oppoſition à fin de conſerver.

On peut oppoſer à la vérité, que quoiqu'il ſoit abſolument non-recevable à inquiéter l'adjudicataire pour lui demander la diſtraction de la portion qu'il avoit dans le vaiſſeau, rien n'empêche que ſe préſentant avant l'ordre & diſtribution des deniers, il n'ait droit de réclamer & de toucher la portion du prix de l'adjudication correſpondante à ſa portion dans le navire, ſans qu'aucun des créanciers du ſaiſi puiſſe raiſonnablement s'y oppoſer, ſous prétexte que le décret purge tout. Pour fortifier cette objection, on peut même ajouter que l'exception ne feroit valable de la part des créanciers que contre d'autres créanciers moins diligens qu'eux, & qu'elle n'eſt du tout point propoſable contre un co-propriétaire de la choſe ſaiſie & vendue par décret, qui quoiqu'il ait laiſſé purger le droit de propriété qu'il y avoit, n'eſt pas moins fondé à dire que le prix de ſa portion vendue lui appartient en propre, & qu'il ne fait nullement partie des biens du ſaiſi, à l'effet que ſes créanciers puiſſent le diſtribuer entr'eux : mais je le répete, ſi ce co-propriétaire ne ſe préſente qu'après les trois jours de l'adjudication, tout ſon droit eſt purgé, & il ne peut empêcher que l'ordre ne ſe faſſe à ſon préjudice en faveur des créan-

ciers

ciers oppoſans. Cependant ſi après tous les oppoſans ſatisfaits, il reſtoit encore des deniers, je croirois volontiers qu'il devroit être admis à faire valoir ſon privilege ſur ces deniers reſtans, à l'excluſion des créanciers non oppoſans à temps comme lui; par la raiſon que c'eſt au fonds ſa choſe, & que ces autres créanciers ne ſont pas en termes de lui oppoſer la fin de non-recevoir, pas plus que s'il eût laiſſé vendre volontairement la totalité du navire par le copropriétaire, & qu'il ſe fût borné enſuite à en ſaiſir le prix entre les mains de l'acquéreur, pour demander la délivrance de ſa portion. Mais il faut avouer que ce cas eſt ſi difficile à rencontrer, qu'on peut le regarder comme chimérique.

ARTICLE XV.

LES créanciers oppoſans ſeront tenus, trois jours après la ſommation qui leur en ſera faite, de donner leurs cauſes d'oppoſition & de produire les titres de leur créance au Greffe, pour y répondre trois jours après, & enſuite être *procédé* à la diſtribution du prix.

IL s'agit ici de l'ordre & diſtribution à faire du prix de l'adjudication après le décret, & la briéveté de cette procédure ſubſéquente, dans l'eſprit de notre Ordonnance, répond à celle de la procédure antérieure au décret.

Pour parvenir à l'ordre, le Procureur du pourſuivant fait rendre un appointement à mettre & produire, de la part de tous les créanciers oppoſans. En conſéquence il fournit ſes cauſes & moyens d'oppoſition & produit les titres particuliers de ſes créances, avec ſommation aux autres créanciers d'en faire autant de leur côté, & de contredire ſa production.

Sur cela le plus ancien Procureur des oppoſans prend communication de la production du pourſuivant, & la contredit, en même temps qu'il établit les moyens d'oppoſition de ſa partie. Les autres créanciers fourniſſent auſſi leurs moyens d'oppoſition & produiſent, après quoi le pourſuivant fait les contredits généraux de toutes les productions, ſauf la réplique de chaque créancier.

Tout cela aux termes de cet article devroit être fait dans une ſemaine; mais on ſent que cela n'eſt pas poſſible, pour peu qu'il y ait des créanciers oppoſans, quoique dans cette matiere les queſtions de préférence ne ſoient pas ſuſceptibles d'une longue diſcuſſion, à raiſon de quoi il n'intervient jamais d'appointement en droit pour les décider.

Il arrive donc néceſſairement que ces deux délais de trois jours chacun, ſont fort prolongés; & cependant il eſt vrai de dire que la procédure en cette partie eſt toujours courte, en comparaiſon de celle qui eſt en uſage dans la Sénéchauſſée, pour parvenir à la Sentence d'ordre & diſtribution du prix d'un immeuble vendu par décret.

L'ordre au reſte ſe fait ſur pieces vues, en vertu de l'appointement à mettre; & à cela il n'y a rien à dire, n'étant pas poſſible de faire droit à

l'audience entre le pourſuivant & les autres créanciers oppoſans, & de décider de la préférence entr'eux. Auſſi cet article ne dit-il pas comme le douzieme, qu'au bout de trois jours du ſecond délai, la cauſe ſera portée à l'audience ſur un ſimple acte.

Quant à la diſtribution du prix, que le Commentateur dit devoir être faite, ſuivant le privilege & l'ordre d'hypotheque de chaque créancier oppoſant, cela eſt vrai par rapport à l'ordre des privileges; mais pour ce qui eſt de l'ordre des hypotheques, il n'en doit nullement être queſtion ne s'agiſſant que du prix d'un meuble, ſi ce n'eſt dans les pays où les meubles ſont ſuſceptibles d'hypotheque.

ARTICLE XVI.

LEs loyers des matelots employés au dernier voyage ſeront payés par préférence à tous créanciers; après eux, les oppoſans pour deniers prêtés pour les néceſſités du navire pendant le voyage; enſuite ceux qui auront prêté pour radoub, vituailles & équipement avant le départ; en quatrieme lieu, les marchands chargeurs; le tout par concurrence entre les créanciers étant en même degré de privilege. Et quant aux créanciers chirographaires & autres non-privilégiés, ils ſeront payés ſuivant les loix & coutumes des lieux *où l'adjudication aura été faite.*

ON ne trouve point dans cet article une énumération exacte des collocations à faire par ordre de préférence; mais ſeulement la regle qu'il faut garder pour la préférence entre les ſeuls créanciers privilégiés qui y ſont dénommés.

Il ne s'enſuit donc point, ni qu'il n'y ait pas d'autres créanciers privilégiés, ni que ceux-ci doivent abſolument entrer les premiers en ordre.

En effet quoique les matelots ſoient placés en tête pour leurs loyers, ce qui comprend en même-temps, le capitaine & tous les autres officiers du navire de retour du voyage, il eſt ſans difficulté qu'avant eux doivent paſſer.

1°. Les frais de juſtice occaſionnés par la Sentence d'ordre.

2°. Les frais de la ſaiſie réelle & du décret, Cleirac *loc. cit.* pag. 401, n. 15; ſans diſtinguer les ordinaires des extraordinaires, comme dans le décret des immeubles, parce que jamais l'adjudicataire d'un navire n'eſt chargé d'aucuns frais, ſi ce n'eſt quelquefois de ceux de l'expédition du décret.

3°. Les gages du gardien du navire, tant avant que depuis la ſaiſie réelle du navire.

4°. Le loyer du magaſin où auront été placés les agrêts & apparaux s'ils ont été tirés du navire.

5°. Si les voiles & cordages ont été raccommodés, ce qu'il en a coûté pour cela, attendu que le prix de l'adjudication en a d'autant augmenté.

6°. Les droits de calage & amarage du navire depuis ſon arrivée au quai.

Enſuite viennent ſans contredit les loyers des gens de l'équipage, & cela

ſans qu'on puiſſe renvoyer les matelots à ſe faire payer ſur le fret des marchandiſes, ſous prétexte qu'il eſt affecté à leurs gages comme le corps du navire, par l'article 19, titre 4, liv. 3 ; parce qu'il eſt permis à un créancier qui a plus d'une voie pour ſe procurer le payement de ſon dû, de prendre celle qui lui plaît le plus, quelque intérêt qu'ayent d'autres créanciers à ce qu'il en choiſiſſe une autre.

Après les loyers des gens de l'équipage viennent les créanciers oppoſans pour deniers prêtés à la groſſe ou autrement, pendant le voyage pour les néceſſités du navire; de même ceux dont les marchandiſes ont été vendues pour même cauſe, qu'ils y ayent conſenti ou non.

Il ſembleroit que des créanciers de cette nature, ſans le ſecours deſquels le navire n'auroit pas achevé ſon voyage, devroient concourir avec les gens de l'équipage ; cependant il eſt vrai de dire qu'en quelque endroit que le navire eût été retenu ne pouvant plus continuer ſon voyage, les matelots auroient trouvé le moyen de ſe faire payer de leurs gages ſur le navire. Ainſi la préférence que cet article leur donne eſt juſte à tous égards, d'autant plutôt qu'ils contribuent plus efficacement encore par leur travail, au retour du navire que tous créanciers, prêteurs ou fourniſſeurs ; & qu'au ſurplus ils n'ont que le navire & le fret pour gage de leurs loyers.

Enſuite ſont colloqués, ceux qui ont prêté auſſi à groſſe ou autrement, pour radoub, vituailles & équipement du navire avant ſon départ. Ce qui comprend par conſéquent, les charpentiers, calfateurs, & les autres ouvriers qui ont travaillé au radoub ; les fourniſſeurs des bois, des planches & du fer qui y ont été employés ; les fourniſſeurs de voiles & cordages & généralement de tout ce qui a ſervi à mettre le navire en état de faire le voyage, & les cabaretiers qui ont fourni la nourriture aux matelots & autres gens de l'équipage, par ordre du maître avoué en cela par le propriétaire ou armateur, comme il a été obſervé ſur l'article 9, tit. 12. *Suprà.* Il faut joindre auſſi à tous privilégiés le vendeur & le ranger dans la même claſſe, par argument de l'article qui ſuit, *ubi dicam.*

Le privilege de tous les créanciers de cette claſſe eſt évident, & il ne l'eſt pas moins, qu'il ne doit paſſer qu'après ceux de la précédente, puiſque ſans le ſecours de ceux-ci, le navire n'auroit pu achever ſon voyage, ce qui les met dans le droit de dire, *ſalvam fecimus totius pignoris cauſam.* Delà naît la préférence en leur faveur, à l'exemple de celui qui a fait des réparations à une maiſon, ſans leſquelles elle auroit périe. Loccenius de *jure maritimo lib.* 2, cap 6, n. 8, *fol.* 198. Vinnius in Peckium tit. de *exercit. actione. fol.* 95. Kuricke *queſt.* 13. *fol.* 865, 866.

Notre article ne compte plus enſuite pour créanciers privilégiés que les *marchands chargeurs ;* cependant il y a encore les aſſureurs ſur le corps du navire, ſes agrêts & apparaux pour la prime qui leur eſt dûe.

Si cet article n'en a pas parlé, c'eſt vraiſemblablement parce que l'Ordonnance ſuppoſe en pluſieurs articles du titre des aſſurances que la prime ſe paye comptant au moment de la ſignature de la police ; tandis que par l'uſage de cette place & de pluſieurs autres, elle ne ſe paye qu'après l'arrivée du navire à bon port.

Quoiqu'il en ſoit, l'aſſureur du navire a ſans difficulté un privilege ſur le

navire pour le payement de sa prime, comme l'assureur d'un chargement a privilege sur le même chargement. C'est ce qui résulte de la disposition de l'article 18 du tit. des contrats à la grosse, en même-temps qu'il donne la préférence au prêteur à la grosse, ce qui toutefois est sujet à explication & à restriction, comme on le verra sur ledit article. Par cette raison je pense que l'assurance étant légitime, (& elle le sera si la valeur du navire remplit exactement le montant de l'assurance & du prêt à la grosse tout ensemble.) L'assureur & le prêteur à la grosse simplement, avant ou après le départ, doivent être colloqués par concurrence sans préférence de l'un sur l'autre.

Delà il s'ensuit que le prêteur à la grosse étant préféré par cet article aux marchands, chargeurs, l'assureur doit l'être aussi tout de même. Il y a plus, il doit entrer aussi en concurrence avec les ouvriers & fournisseurs, &c. d'autant plutôt que si le navire eût péri, le privilege de ces ouvriers fournisseurs, &c. auroit été transféré sur le montant de l'assurance, comme je l'ai établi sur l'article 3, tit. 12 ci-dessus; au moyen de quoi ayant eu l'expectative de l'assurance, il ne seroit pas juste qu'ils touchassent au préjudice de la prime dûe à l'assureur.

Pour ce qui est de ces marchands chargeurs, mis au rang des créanciers privilégiés, on ne conçoit que deux cas où ils puissent se présenter. L'un est, si les marchandises chargées pour leur compte dans le navire, ne leur ont pas été remises, l'armateur du navire ou le capitaine les ayant retenues en tout ou partie; l'autre si les marchandises leur ayant été délivrées, elles se sont trouvées avariées par le fait du maître ou des gens de l'équipage, dont le propriétaire du navire est responsable.

Mais l'un & l'autre cas sont également difficiles à rencontrer, sur-tout le premier, un marchand chargeur, étant comme il est naturel, extrêmement attentif à demander la délivrance de sa marchandise, & à la suivre partout, si le propriétaire & le capitaine refusent ou different de lui en faire la remise.

Toujours est-il vrai que hors ces deux cas, il n'y a pas de privilege à prétendre de la part des marchands chargeurs; car s'il ne s'agit que des dommages & intérêts prétendus par un affréteur, qui à l'occasion de la saisie réelle du navire ou autrement, aura été obligé de retirer du navire les marchandises qu'il y avoit chargées, ou qui aura été empêché d'y faire son chargement; il est évident qu'à cet égard, sa créance est simple & ordinaire sans aucune sorte de privilege; du moins c'est ainsi que je crois qu'on doit limiter, la disposition de l'article 11, du titre des charte-parties.

Mais enfin dans la supposition qu'il y ait parmi les opposans, des marchands chargeurs privilégiés, leur privilege n'a toujours que le dernier rang.

Du reste il est décidé par cet article, conformément au droit commun, qui regle l'ordre des privileges par la nature de la cause de la créance, sans avoir égard à l'antériorité ou postériorité de la date, & sans considérer si les titres des créances sont authentiques ou sous signature privée; il est décidé, dis-je, que les créanciers en même degré de privilege, doivent être colloqués par concurrence entr'eux & par préférence à ceux d'un degré inférieur; de maniere que ceux de la seconde classe ne peuvent toucher qu'après ceux de la premiere, ainsi du reste; & qu'au cas d'insuffisance des deniers pour satisfaire

ceux de la claſſe qui ſont en tour de toucher, ils partageront ces deniers reſtans par contribution au ſol la livre. Loccenius *de jure maritimo, lib.* 2, *cap.* 6, n. 8, *fol.* 198. Vinnius in Peckium, *tit. de exercit. actio. fol.* 95.

Si après le payement de tous les créanciers oppoſans privilégiés, il reſte des deniers, l'article porte que la diſtribution en ſera faite entre les autres créanciers oppoſans, ſuivant les loix & coutumes des lieux où l'adjudication aura été faite; ce qui regarde indiſtinctement les créanciers hypothécaires & les chirographaires; auſſi l'article, dit-il, *chirographaires & autres non privilégiés.*

Delà il s'enſuit que dans les pays où les meubles ſont ſuſceptibles d'hypotheque, les créanciers hypothécaires ſeront colloqués ſuivant l'ordre de leurs hypotheques au préjudice des chirographaires; & qu'ailleurs où comme ici, l'hypotheque n'a aucune influence ſur les meubles, ce ſera le pourſuivant qui ſera colloqué par préférence, comme premier ſaiſiſſant, à moins que le débiteur ſaiſi ne ſoit en déconfiture, ce qui eſt comme inévitable; auquel cas il n'aura pas de préférence à prétendre, & les autres créanciers oppoſans toucheront par concurrence avec lui au ſol la livre, ſans diſtinction, comme il a été obſervé, de ceux qui ſont fondés en hypotheque, d'avec ceux qui ne ſont que ſimples chirographaires.

Ces mots, *où l'adjudication aura été faite*, font naître une queſtion qui eſt de ſavoir ſi le ſtatut eſt réel en cette partie; c'eſt-à-dire, s'il déroge ou non à la regle ou maxime générale, qui veut que les meubles ſoient régis par la Coutume du lieu du domicile de celui à qui les meubles appartiennent.

Pour entendre ceci on ſuppoſe, qu'un négociant de cette ville ait envoyé ſon navire à Bourdeaux, que là il ſoit ſaiſi réellement, & l'on demande ſi les deniers reſtans de l'adjudication après les créanciers privilégiés payés, devront être diſtribués par ordre d'hypotheque, ſous prétexte que l'adjudication a été faite à Bourdeaux où les meubles ſont ſujets à hypotheque; ou ſi au contraire le navire d'un marchand de Bourdeaux étant ſaiſi & vendu en cette ville, ces mêmes deniers reſtans doivent être diſtribués ſans préférence pour les créanciers hypothécaires ſur les chirographaires.

Je réponds ſans héſiter, que c'eſt la Coutume du domicile du débiteur ſaiſi qu'il faut ſuivre abſolument, au lieu de celle du lieu de l'adjudication du navire, & que cet article n'a du tout point entendu changer la regle, ſuivant laquelle les meubles doivent être régis par la coutume du domicile en quelqu'autre endroit que ſe trouvent les meubles de celui à qui ils appartiennent.

Cette regle n'a jamais ſouffert d'exception, qu'en cas de confiſcation ou de deshérence, où chaque Seigneur prend les meubles qui ſe trouvent dans ſa haute juſtice; & encore en ce qui concerne les meubles incorporels, tels que ſont les billets, les obligations, les rentes conſtituées & les offices, eſt-il décidé qu'ils appartiennent au Seigneur du lieu du domicile. Commentaire ſur la Coutume de la Rochelle, art. 2, n. 41, 59 & 60.

Ainſi pour déroger à une regle auſſi anciennement & auſſi univerſellement établie, il auroit fallu que notre article l'eût déclaré expreſſément; ne l'ayant pas fait, il faut préſumer qu'il a ſuppoſé que le navire ſeroit ſaiſi & vendu dans le lieu même du domicile du débiteur, parce qu'en effet c'eſt ce qui arrive preſque toujours.

Cette interprétation eſt d'autant plus naturelle, qu'il ne doit pas dépendre d'un débiteur de faire la condition de quelques-uns de ſes créanciers pire ou meilleure que celle des autres, ou qu'un événement fortuit & paſſager ne doit pas régler différemment leur ſort. Que le débiteur puiſſe changer effectivement leur ſort en changeant de domicile, à la bonne heure; mais auſſi alors ſes créanciers actuels peuvent prendre leurs précautions avant la tranſlation du domicile effectué, ou ceux qui contractent avec lui dans la ſuite doivent ſavoir ce qu'ils font; mais que ſubitement il ait la faculté d'augmenter le droit des uns, & de diminuer celui des autres, c'eſt ce qui ne peut être admis.

Il y a même ſur cela une déciſion, qui influe naturellement ſur notre queſtion. C'eſt au ſujet des rentes conſtituées, qui ſuivent comme les meubles le domicile du créancier; de maniere que d'immeuble qu'étoit une rente de cette nature ſur ſa tête, tant qu'il a eu ſon domicile dans une coutume qui déclare ces rentes immeubles, elle devient meuble par l'acquiſition d'un nouveau domicile dans une coutume où elles ſont meubles.

Or il eſt décidé que ce changement de qualité de la rente, ne peut ſe faire au préjudice des créanciers qui avoient une hypotheque formée ſur cette rente. Arrêt du 19 Août 1687, au journal du Palais, *fol.* 683 & ſuiv. V. le Commentaire ſur la Coutume de la Rochelle, art. 44, n. 199, & les auteurs qui y ſont cités.

Et cette déciſion eſt d'autant plus applicable à l'eſpece d'un navire de Bourdeaux, vendu par décret en cette ville, qu'il ne s'agit pas même là d'un changement de domicile; mais d'un ſimple événement, qui fait trouver le navire dans ce port; ainſi ſi par cet événement les créanciers ne peuvent être privés de l'exercice de l'hypotheque qu'ils avoient acquiſe ſur le navire, il s'enſuit par la raiſon des corrélatifs, que les créanciers chirographaires, ne ſeront pas de pire condition, dans le cas d'un navire Rochellois vendu à Bourdeaux, que s'il eût été effectivement vendu à la Rochelle; c'eſt-à-dire, qu'alors les créanciers hypothécaires n'auront ſur eux aucun avantage, par la raiſon que ces mêmes créanciers hypothécaires conſerveroient la préférence de leurs hypotheques s'il étoit queſtion d'un navire Bourdelois vendu ici.

Je reviens aux prêteurs à la groſſe ſur le corps du navire. Leur privilege ſur le navire eſt le même, & il ne faut pas le faire dépendre du plus ou du moins de précautions qu'ils auront priſes en faiſant le prêt; cela ſeroit trop dangereux.

Je m'explique & j'entends, non-ſeulement qu'il n'y aura aucune différence entr'eux, que les prêts ayent été faits avant le départ ou depuis, & qu'ils ſoient pardevant notaires ou ſous ſignature privée; mais encore que ſi entre les prêteurs, quelques-uns ont ſtipulé que les deniers ſeront employés au payement de partie des ouvriers qui ont travaillé au radoub, ou des fourniſſeurs de cordages, vituailles, &c. qu'il y ait preuve de l'emploi ou non, ils ne ſeront nullement préférés aux autres qui y auront manqué, parce que de telles précautions ſont des ſubtilités qui ne s'accommodent pas avec la conduite unie & ſimple qu'exige le commerce. Dès qu'il s'agit d'un prêt à la groſſe ſur le navire, la préſomption eſt de droit que les deniers ont ſervi à la miſe hors, ou à payer ce qui étoit dû à ce ſujet. C'eſt pourquoi on ne voit point dans les Sentences d'ordre que les ouvriers & les fourniſſeurs ſoient

colloqués avant les prêteurs à la grosse, ni qu'entre eux, la collocation se fasse autrement que par concurrence, sans distinction des prêts faits avant le départ du navire, de ceux faits depuis, & sans qu'il soit question de vérifier l'emploi. Arrêt de Provence du 30 Mars 1672, dans Boniface, tom. 4, liv. 8, tit. 7, chap. premier. Ce que je crois indubitable, à moins que par les circonstances, le prêt à la grosse ne fût justement suspect de simulation & de fraude, comme dans l'espece rapportée par Loccenius *de jure maritimo*, *lib.* 2, *chap.* 6, n. 12, *fol.* 201, où il fut ordonné au Conseil Royal de Suede, que les demandeurs en payement du contrat de grosse feroient preuve que la somme avoient été réellement comptée au maître du navire; faute de quoi, ils demeureroient déchus. L'affaire étoit singuliere.

En effet ce seroit envain que les prêteurs antérieurement au départ, prétendroient la préférence sur les autres, à la faveur de la présomption que leurs deniers ont servi à la mise hors du navire, attendu que les autres pourroient leur opposer aussi la présomption que leurs deniers ont été employés au payement des dettes contractées pour la même mise hors. Et d'un autre côté les prêteurs durant le voyage prétendroient inutilement tout de même devoir être préférés, comme ayant prêté pour les nécessités du navire durant le voyage, dès qu'ils ne justifieroient pas l'emploi des deniers pour cette cause, qui seule a besoin de preuve; mais la preuve sera suffisamment établie par la reconnoissance du capitaine, pourvu qu'il ait fait l'emprunt de l'avis des principaux de l'équipage aux termes de l'art. 19, tit. premier, liv. 2.

Une observation qui convient à toutes les collocations, est que tout créancier qui est colloqué, l'est tant pour son principal que pour ses intérêts & frais; c'est-à-dire, que ses intérêts & frais comme étant l'accessoire du principal, doivent lui être payés avec le même privilege, ou avec la même hypotheque lorsqu'elle a lieu, comme il arrive dans les Jugemens d'ordre & de distribution du prix d'un décret d'un immeuble. Commentaire sur la Coutume de la Rochelle, article 19, n. 120.

Ainsi quoique le profit maritime du prêt à la grosse, soit beaucoup plus considérable que l'intérêt ordinaire, le prêteur à la grosse entre nécessairement en collocation pour son profit maritime, avec pareil droit & privilege que pour le principal & les frais. Cela résulte au reste de l'art. 7, tit. du prêt à la grosse.

ARTICLE XVII.

SI le navire vendu n'a point encore fait de voyage, le vendeur, les charpentiers, calfateurs & autres ouvriers employés à la construction, ensemble les créanciers pour les bois, cordages & autres choses fournies pour le bâtiment, seront payés par préférence à tous créanciers, & par concurrence entr'eux.

LE raisonnement du Commentateur sur cet article est tout-à-fait singulier. Sans prendre garde qu'il y est question uniquement d'un navire qui n'a encore pas fait de voyage depuis qu'il a été vendu, il dit sur ces mots

par préférence à tous créanciers, » même aux loyers des matelots, & aux créan- » ciers oppofans pour deniers prêtés pour les néceffités du navire pendant le » voyage, ou pour radoub, vituailles & équipement avant le départ du navire » & même aux marchands chargeurs; » comme s'il s'agiffoit d'un navire faifi au retour d'un voyage, ce qui d'ailleurs rendroit fon raifonnement encore plus abfurde. Ces fortes de méprifes lui font fi ordinaires que la furprife diminue à mefure qu'on les rencontre.

Il étoit de la regle étroite que le vendeur entrât effectivement en concurrence avec les autres créanciers dont parle l'article, puifqu'en point de droit ceux qui n'ont fait que des réparations ou améliorations à une maifon ou à quelque autre héritage, n'ont de préférence fur le vendeur, qu'au cas que fans leurs travaux, l'héritage auroit péri. Sur quoi V. le Commentaire de la Coutume de la Rochelle, art. 19, n. 107 & 108. Or on ne peut pas dire que le navire eût péri abfolument fans le radoub qui lui a été donné; ainfi c'eft le cas de la concurrence des privileges entre tous les dénommés dans cet article.

Il faut fuppofer néanmoins que ces ouvriers & fourniffeurs n'ont pas laiffé acquérir contre eux la prefcription ou fin de non-recevoir portée par l'art. 3, tit. 12 ci-deffus; autrement le vendeur feroit payé à leur exclufion en vertu de fon privilege qui ne peut fe prefcrire comme fa créance, que par 30 ans. Et cela arriveroit quoique le débiteur commun auroit reconnu leurs créances, dès qu'il n'auroit fait cette reconnoiffance qu'après la prefcription accomplie; à caufe qu'une pareille reconnoiffance ne peut faire revivre le privilege & ne peut former qu'une dette nouvelle & ordinaire, comme il a été obfervé fur l'art. 10 du même tit. 12.

Mais fous prétexte qu'il n'eft point parlé du vendeur dans l'article précédent, s'enfuit-il que le vendeur au retour du voyage du navire qu'il a vendu, ne doive pas entrer en concurrence, tout de même pour le refte du prix qui lui eft dû avec les créanciers pour caufe *de radoub, vituailles & équipement avant le départ*?

Je ne le penfe nullement, & c'eft pour cela auffi que fur l'article précédent je l'ai admis à concourir avec eux. En effet où feroit la raifon de différence? dira-t-on qu'il a perdu fon privilege? Mais à ce compte, eux l'auroient dû perdre tout de même, idée que l'article précédent rejette.

Dira-t-on encore que par argument de l'art. 2, tit. 10 du livre fuivant, le vaiffeau n'eft plus affecté aux dettes du vendeur, lorfque le nouvel acquéreur lui a fait faire un voyage à fes rifques? Mais cet article n'eft que contre les créanciers du vendeur & non contre le vendeur lui-même; au profit duquel le navire demeure toujours affecté par privilege pour le refte du prix de la vente, quelque voyage que l'acheteur lui faffe faire. Que cet acquéreur prefcrive contre les créanciers de fon vendeur, il n'y a rien là que de naturel, puifqu'il ne prefcrit que contre des gens à qui il ne doit rien; mais que ce même article lui fervît pour fe mettre à couvert de ce qu'il doit à fon vendeur pour refte du prix de la vente, c'eft ce qui répugneroit abfolument; d'où je conclus que le privilege du vendeur étant le même fur le vaiffeau après comme avant tout voyage; il eft en droit de le faire valoir dans le cas de l'article précédent comme dans l'efpece de celui-ci.

Au

Au reste, tout ce qui est dit ici du vendeur doit s'entendre tout de même de ses créanciers opposans en sous ordre en exerçant ses droits.

Une observation importante à faire au sujet du privilege des charpentiers & autres ouvriers employés à la construction ou au radoub d'un navire, est, que pour être en état de l'exercer, il faut qu'ils ayent travaillé par l'ordre du propriétaire. S'ils n'ont été employés par un entrepreneur à qui le propriétaire ait payé le prix convenu entre eux deux; ils n'ont alors aucun privilege à prétendre sur le navire; & il ne leur reste qu'une action simple contre l'entrepreneur dont ils ont suivi la foi. Consulat. chap. 52. De même de celui qui a prêté des deniers au constructeur, s'il l'a fait sans l'aveu du propriétaire du navire. Domat loix civiles, liv. 3, titre premier, sect. 5, n. 10, *fol.* 205. Dans le même cas si le propriétaire n'a pas payé l'entrepreneur en entier, ils n'ont que la voie de saisir entre les mains du propriétaire ce qu'il peut lui devoir pour en demander la délivrance à leur profit. M. le Camus, observ. sur l'art. 176 de la Cout. de Paris, pour le cas de la construction d'une maison, *ubi eadem ratio.* Tout cela s'entend néanmoins si les ouvriers & fournisseurs ont su que l'ouvrage étoit à l'entreprise & qu'ils n'avoient à faire qu'à l'entrepreneur.

ARTICLE XVIII.

LES intéressés au navire dont on saisira quelque portion, lorsqu'il sera prêt à faire voile, pourront le faire naviger, en donnant caution jusqu'à concurrence de l'estimation qui sera faite de la portion saisie.

ON peut donc sans difficulté saisir une portion de navire comme un navire entier : mais parce que les autres intéressés n'en doivent pas souffrir, cet article leur permet, lorsqu'il sera prêt à faire voile au temps de la saisie, de le faire naviger en donnant toutefois caution, jusqu'à concurrence de l'estimation qui sera faite par préalable de la portion saisie.

Tout cela suppose par conséquent une procédure à faire, puisqu'il s'agit de donner caution & de procéder à l'estimation de la portion saisie. Cependant on ne conçoit pas la raison de cette estimation ni du cautionnement pour en répondre; & certainement l'article est en défaut à ce sujet. Car enfin le navire étant supposé prêt à faire voile, pourquoi ne pas permettre aux autres intéressés de le faire naviger aux risques communs, au lieu de les charger de faire estimer la portion saisie & de donner caution jusqu'à concurrence? les créanciers du saisi doivent-ils être de meilleure condition qu'il ne le seroit lui-même s'il étoit libre.

Cela se conçoit d'autant moins, qu'il paroît par l'article suivant, que les profits du retour appartiendront au saisi & à ses créanciers, quoiqu'ils n'ayent couru aucuns risques aux termes du présent article, & que les autres intéressés, toujours garants du prix de l'estimation, n'ont d'autre ressource que celle de faire assurer cette portion saisie, avec faculté de prendre deniers à la grosse

pour le coût de la prime d'assurance. Mais ils demeurent toujours exposés au péril de l'insolvabilité des assureurs, de même qu'à la perte de la prime, si le voyage est malheureux, puisque le remboursement de cette prime ne leur est accordé que sur les profits du retour.

Ces deux articles ne peuvent donc être plus mal combinés, & néanmoins le Commentateur n'en a pas eu seulement la moindre idée.

Si l'on vouloit dresser cette article tel qu'il est, il falloit décider en même temps, que la portion saisie seroit pour le compte des autres intéressés à perte ou à profit; & dire tout simplement dans l'article suivant qu'ils pourroient faire assurer pour leur compte la valeur estimée de cette portion saisie, sans parler des profits du retour, à moins que ce ne fût pour les leur attribuer à raison de leurs risques.

Ou si au contraire on vouloit que cette portion restât pour le compte du saisie, & de ses créanciers à perte ou à profit ; il falloit décharger les autres intéressés de donner caution de la valeur de la portion saisie, n'en ordonner l'estimation que pour fixer la somme jusqu'à la concurrence de laquelle l'assurance pourroit être faite, avec faculté de prendre deniers à la grosse pour le coût de l'assurance, précaution qui ne devoit regarder absolument que les créanciers du saisi : car enfin on le répete, il est absurde que les autres intéressés répondent de l'estimation de la portion saisie en cas de perte du navire, ou qu'autrement le voyage soit malheureux, & que les profits du retour s'il y en a, ne soient pas pour eux.

Au reste, quoique le présent article ne parle que du cas où le navire est prêt à faire voile au temps de la saisie, ce qui ne doit pas même être pris à la lettre, mais doit s'entendre aussi-bien d'un navire en chargement, en conséquence d'un voyage concerté avec le saisi, à l'occasion duquel les dispositions auront déjà été faites pour le voyage avant la saisie ; il ne s'ensuit nullement que les autres intéressés ne puissent pas se pourvoir en justice pour se faire autoriser à faire naviger le navire, nonobstant la saisie de la portion de leur associé, & qu'il n'y eût encore rien de conclu avec lui pour le voyage, s'ils ont à eux tous la plus grande part au vaisseau, & si la saisie tire en longueur, par la négligence du saisissant à faire interposer le décret ; car on conçoit que la procédure étant suivie comme il convient, les autres intéressés n'auroient pas le temps de concerter un voyage avant que d'avoir un nouvel associé par le moyen de l'adjudication du navire.

Si donc le saisissant ne faisoit pas les diligences convenables pour mettre à fin la procédure décrétale, les autres intéressés seroit en droit d'intervenir pour l'y obliger ; sinon pour se faire autoriser à faire visiter le navire & estimer la portion saisie ; ensuite à faire faire le radoub & tout ce qui seroit nécessaire pour mettre le vaisseau en état de naviger à frais communs, sauf à répéter sur la portion saisie ce qu'elle devroit supporter de ces frais. Alors le saisi, le saisissant & les créanciers opposans ne pourroient s'en défendre qu'en abandonnant la portion saisie sur le pied de l'estimation. Mais cette procédure seroit interdite aux autres intéressés, si leurs portions réunies n'excédoient pas celle du saisi ; parce qu'alors ils ne seroient pas en état de lui faire la loi, ni à ses créanciers, comme il sera observé sur l'article 5, titre 8 du livre suivant. Ils pourroient seulement se plaindre du retardement

de la procédure décrétale & faire ordonner qu'elle seroit mise à fin sans perte de temps, à peine de tous dépens, dommages & intérêts.

Mais dans l'espece de notre article, où il s'agit d'un vaisseau prêt à faire voile, sa disposition doit être exécutée sans examiner si les autres intéressés ont la plus grande part dans le navire ou non, ou plutôt quelque petite que soit leur portion; par la raison que le navire se trouve dans des circonstances qui ne permettent pas que le départ soit retardé.

ARTICLE XIX.

POURRONT aussi les intéressés faire assurer la portion saisie & prendre deniers à la grosse aventure pour le coût de l'assurance dont ils seront remboursés par préférence *sur le profit du retour*.

IL vient d'être observé que de la combinaison de cet article avec le précédent, il résulte des conséquences mal assorties avec la Justice, comme étant préjudiciables au droit des autres intéressés au navire, qui ne devroient pas naturellement & suivant les regles de l'équité, être de pire condition à l'occasion de la saisie de la portion de leur intéressé, que s'il n'y avoit de sa part ou par son fait aucun obstacle à l'accomplissement du voyage.

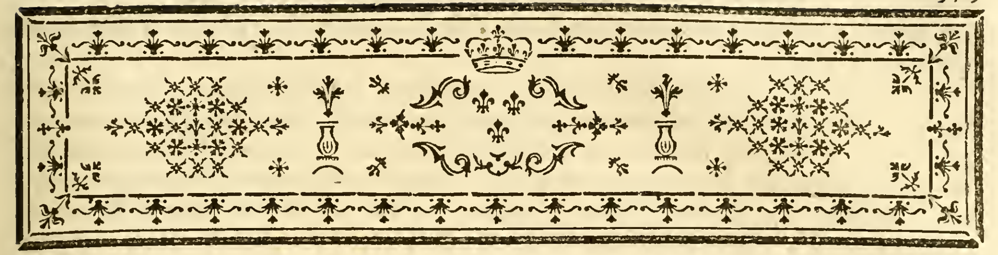
Cependant, si dans cet article on lisoit ces mots, *sur le produit du retour*, au lieu de ceux-ci, *sur le profit du retour*, la condition des autres intéressés seroit beaucoup moins grévée, en ce qu'ils ne courroient en tout cas que le risque de l'insolvabilité des assureurs & du dépérissement naturel ou fortuit de la portion saisie, sans être exposés encore à perdre le remboursement du coût de l'assurance si le voyage étoit infructueux; c'est-à-dire, s'il arrivoit que les produits des retours fût au-dessous de l'estimation donnée à la portion du saisi avant le voyage commencé.

Au lieu que le remboursement de la prime de l'assurance, n'étant assigné que sur les profits du retour, c'est le leur refuser absolument s'il n'y a pas réellement de profit. Et comme cela paroît souverainement injuste, cet événement malheureux ne pouvant pas leur être imputé, je substituerois volontiers dans cet article le mot *produit* à celui de *profit*, afin de corriger autant qu'il se pourroit par ce léger changement, le tort qui y est fait aux autres intéressés, si l'on prenoit ce mot *profit* dans sa signification naturelle.

Je ferois plus, si j'en étois le maître. Ou j'abandonnerois aux autres intéressés la portion saisie pour leur compte & risque, à perte comme à profit, ce qui seroit de toute justice, puisqu'on les charge de répondre de l'estimation à faire de la valeur de la portion saisie, & qu'ainsi la perte qui peut survenir étant pour leur compte, il est de l'équité que le profit, s'il s'en trouve par événement, soit aussi pour eux, en considération des risques auxquels ils ont été exposés; ou je voudrois que cette portion

ſaiſie reſtant pour le compte du ſaiſi & de ſes créanciers, à perte ou profit tout de même, les autres intéreſſés fuſſent déchargés de l'obligation de faire eſtimer la portion ſaiſie, & de demeurer garants de l'eſtimation. Au lieu que de la maniere, que cet article & le précédent ſont conçus, le ſort de ces autres intéreſſés ne pourront être qu'à plaindre, s'ils prenoient le parti de s'y ſoumettre ſans modification ; c'eſt-à-dire, ſans des conditions différentes, convenues ou ordonnées en juſtice avec le ſaiſi & ſes créanciers. Autrement il vaudroit mieux pour eux retarder le départ du navire, & faire leurs diligences pour mettre à fin la ſaiſie réelle, dans la vue d'un arrangement convenable avec celui qui ſe rendroit adjudicataire de la portion ſaiſie.





LIVRE SECOND.

Des Gens & des Bâtimens de Mer.

TITRE PREMIER.

Du Capitaine, Maître ou Patron.



Proprement parler, ces mots, *capitaine, maître ou patron*, ne font synonymes que dans ce sens, qu'ils désignent indifféremment celui qui commande un vaisseau ou autre bâtiment de mer.

A cela près, le titre de Capitaine ne convient naturellement qu'à l'Officier qui commande un vaisseau du Roi. Piganiol de la Force, tom. premier, pag. 643. La qualité de maître est le partage de celui qui commande un vaisseau marchand, & les Us & Coutumes de la mer ne l'ont jamais appellé autrement que maître. A l'égard du titre de patron, il a toujours été réservé pour ceux qui commandent des barques, des traversiers, des alléges ou autres petits bâtimens.

Il est pourtant vrai que dans l'usage actuel, on donne communément la qualité de capitaine à celui qui commande un navire marchand pour un voyage de long cours, & que la qualité de maître semble être restreinte à la navigation au cabotage.

ARTICLE PREMIER.

AUCUN ne pourra ci-après être reçu capitaine, maître ou patron de navire, qu'il n'ait navigé pendant cinq ans, & n'ait été examiné publiquement sur le fait de la navigation, & trouvé capable par deux anciens maîtres, en présence des Officiers de l'Amirauté & du Professeur d'Hydrographie, s'il y en a dans le lieu.

NUL ne peut monter un bâtiment en qualité de capitaine, maître ou patron, qu'il n'ait été reçu tel, après avoir subi un examen dans lequel il ait été reconnu capable & expert dans l'art de la navigation, aux termes de

cet article, qui en confirmant le 86 de l'Ordonnance de 1584, y a fait quelques changemens.

Cet examen a toujours été fait en présence des Officiers de l'Amirauté; mais aujourd'hui par argument de l'article premier, titre du pilote, on appelle quatre anciens maîtres ou capitaines au lieu de deux, & leur fonction en cette partie est d'interroger le récipiendaire sur la manœuvre seulement, après que le Professeur d'hydrographie l'a examiné sur la sphere & sur la navigation. Le sujet étant reconnu capable, les Officiers de l'Amirauté le reçoivent maître, & lui font expédier ses lettres de maîtres, sans qu'il soit besoin qu'il ait été auparavant reçu pilote. V. *infrà* article premier du titre du pilote.

Suivant cet article, il faut pour pouvoir être reçu maître ou capitaine, avoir navigé cinq ans entiers, sur les vaisseaux marchands, ajoute l'article premier du Réglement du 15 Août 1725, confirmé par l'Arrêt du Conseil du 7 Avril 1736, & en rapporter la preuve par un certificat délivré par le Commissaire aux classes, sans quoi on ne seroit pas admis à l'examen, à moins d'une dispense de la part du Roi qui doit être visée dans les lettres de maîtrise.

Il faut outre cela, 1°. avoir fait sur les vaisseaux du Roi deux campagnes; même article premier du Réglement du 15 Août 1725; ce qui s'entend de trois mois chacune au moins. Article 11, livre 8, titre premier de l'Ordonnance de 1689, d'après l'Ordonnance particuliere du 3 Octobre 1683, confirmée par celle du 23 Janvier 1688; de maniere que quelque longue qu'ait été une campagne, elle ne pourra suppléer à ce qui manquera à une autre pour compléter les trois mois qu'elle doit avoir.

Cette obligation avoit été sursise ou suspendue par l'Ordonnance du 27 Mai 1716; mais déjà remise en vigueur par l'Ordonnance du 12 Décembre 1724; elle a encore été renouvellée par ledit Réglement de 1725, suivi d'un Arrêt du Conseil du 7 Avril 1736, qui a déclaré nulle une réception de maître & pilote faite à l'Amirauté de Louisbourg, pour n'avoir pas observé les formalités ci-dessus prescrites.

2°. Que le sujet qui se présente pour être reçu maître, ait 25 ans accomplis; même article premier du Réglement du 15 Août 1725, & même article 11 de l'Ordonnance de 1689; ce qui avoit déjà été réglé par l'Ordonnance particuliere du 3 Octobre 1683, & par celle du 23 Janvier 1688; le tout si le Roi ne lui accorde dispense tant du défaut d'âge que de service sur ses vaisseaux. Et de tout cela il doit être fait mention dans les lettres de maîtrise, avec énonciation précise des pieces justificatives, à peine de nullité. Article 1 & 2, titre commun du même Réglement confirmé par ledit Arrêt du Conseil du 7 Avril 1736.

La navigation pendant cinq ans, aussi-bien que l'âge de 25 ans, & les deux campagnes sur les vaisseaux du Roi, en un mot les autres conditions & formalités, sont également requises, pour être reçu maître à l'effet de commander un navire pour le grand cabotage, & pour être reçu capitaine ou maître de vaisseau pour les voyages de long cours. Mais en ce qui concerne la navigation au petit cabotage seulement, pour y être reçu maître, ce qui comprend aussi les patrons des barques, il suffit de l'âge de 25 ans & d'avoir

ſervi pendant quatre ans ſur des bâtimens marchands, article 4 de l'Ordonnance du 18 Octobre 1740; & cela quoiqu'on n'ait pas fait les deux campagnes ſur les vaiſſeaux du Roi; puiſque l'article n'en parle pas, & qu'au contraire l'article 6, de même que le préambule de ladite Ordonnance, paroît les en diſpenſer.

Pour ce qui eſt de l'examen qu'il faut ſubir à cette fin en préſence des Officiers de l'Amirauté, il ne ſe fait point par le profeſſeur d'hydrographie; mais ſeulement par deux anciens maîtres de cabotage, qui interrogent l'aſpirant ſur la connoiſſance qu'il doit avoir de la manœuvre, & des côtes, ports, havres & parages compris dans l'étendue du petit cabotage; car c'eſt à quoi ſe bornera ſa navigation; & ſes lettres de maîtriſe ne lui donneront pas le pouvoir d'en entreprendre d'autre. Même article 4 de ladite Ordonnance du 18 Octobre 1740.

Mais celui qui veut être reçu maître pour les voyages de long cours, auſſi-bien que pour le grand cabotage, où il faut que la pratique ſoit éclairée par la théorie, & de même que la théorie ſoit perfectionnée par la pratique; c'eſt le cas préciſément où l'examen ſe fait par le profeſſeur d'hydrographie pour la théorie, & par les anciens maîtres ou capitaines pour la pratique.

De ſorte que les quatre ou cinq ans de navigation ſont relatifs à l'eſpece de navigation pour laquelle on veut être reçu maître; avec cette différence que celui qui n'a été reçu que patron de barque & pour le petit cabotage, ne pourra entreprendre de commander aucun bâtiment pour le grand cabotage, encore moins pour un voyage de long cours, & que celui qui n'a été reçu maître que pour le cabotage ne pourra non plus naviger au long cours, quoiqu'il puiſſe faire tant le grand que le petit cabotage; tandis que celui qui eſt reçu pour les long voyages, (ce qui ne peut être qu'après une navigation de cette nature pendant cinq ans, outre les deux campagnes ſur les vaiſſeaux du Roi,) ſera autoriſé, à raiſon de ſon expérience, à commander un navire pour quelque navigation que ce ſoit. Article 12 de l'Ordonnance du 18 Octobre 1740, ſans être aſſujetti à une ſeconde réception.

Au ſurplus, une regle commune à la réception de tous maîtres, capitaines ou patrons auſſi-bien que des pilotes au long cours, ou lamaneurs, eſt que les Officiers d'Amirauté ne peuvent recevoir en cette qualité que des mariniers habitués & établis dans l'étendue de leur Juriſdiction, à moins que les mariniers étrangers ne rapportent un certificat des Officiers de l'Amirauté de leur demeure ordinaire, viſé par le commiſſaire du département, contenant qu'ils ont toutes les qualités néceſſaires pour être reçus. C'eſt la diſpoſition de l'article 12, titre premier, livre 8 de l'Ordonnance de 1689, confirmée par l'Ordonnance du 12 Décembre 1724, & renouvellée, tant par l'article 2, titre commun du Réglement du 15 Août 1725, que par ledit Arrêt du Conſeil du 7 Avril 1736. Pour les lamaneurs, V. *infrà* le titre qui les concerne, article 2.

Comme cela ne diſpenſe pas de l'examen à ſubir en regle, on ne voit point d'autre raiſon de cette diſpoſition, que celle d'empêcher une Juriſdiction d'entreprendre ſur les ſujets d'une autre. Quoiqu'il en ſoit, la loi doit être obſervée à la lettre à peine d'interdiction.

L'inconvénient eſt néanmoins que des ſujets très-capables, & à qui il ne manque que la formalité de la réception, perdent quelquefois l'avantage de commander des navires à l'occaſion, par la miſérable avarice ou par le caprice de certains Officiers d'Amirauté qui ne ſont pas d'humeur d'accorder ces ſortes de démiſſoires.

Par l'article 17 du Réglement du premier Mars 1716, il fut fait défenſes aux Officiers de l'Amirauté de recevoir aucun capitaine ou maître, qu'après l'avoir interrogé ſur ledit Réglement, & avoir reconnu qu'il en ſait les diſpoſitions; mais cela ne s'obſerve plus depuis le Réglement du 15 Août 1725, qui n'a pas rappellé ces défenſes.

Pour ſavoir ce que l'on entend par navigation au long cours, voir l'art. 59 du titre des naufrages.

Le grand cabotage comprend les voyages en Angleterre, Ecoſſe, Irlande, Hollande, Dannemarck, Hambourg & autres iſles & terres en deçà de Sund; en Eſpagne, Portugal & autres iſles & terres en deçà du détroit de Gibraltar. Article 2 de l'Ordonnance du 18 Octobre 1740, relatif au Réglement du 20 Août 1673. Tous autres voyages moins éloignés ſont du petit cabotage. Article 3 & 4 de ladite Ordonnance de 1740. Ils ne ſont plus bornés comme ils l'avoient été par le Réglement du 23 Janvier 1727, aux ports depuis Bayonne juſqu'à Dunkerque. V. *ſuprà*, l'article 3, titre des Congés.

RÉGLEMENT,

Concernant la réception des Capitaines, Maîtres ou Patrons, Pilotes & Pilotes-Lamaneurs ou Locmans.

Du 15 Août 1725.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ s'étant fait repréſenter les Ordonnances du mois d'Août 1681, du 15 Avril 1689, & du 12 Décembre 1724, concernant la réception des capitaines, maîtres, patrons, pilotes & pilotes-lamaneurs ou locmans; & ayant jugé à propos de régler par une ſeule & même Ordonnance, tout ce qui doit être obſervé par les Officiers de l'Amirauté dans ces différentes réceptions, & ce qui doit être énoncé dans les Actes qui en ſeront délivrés aux capitaines, maîtres, patrons, pilotes & pilotes-lamaneurs ou locmans, elle a arrêté le préſent Réglement, qu'elle veut être exécuté ſuivant ſa forme & teneur.

TITRE PREMIER.

Des Capitaines, Maîtres & Patrons.

ARTICLE PREMIER.

Les Officiers mariniers, matelots & autres gens de mer, ne pourront faire les fonctions de capitaines, maîtres ou patrons, qu'ils n'ayent été reçus pardevant les Officiers de l'Amirauté, qu'ils n'ayent navigé pendant cinq ans ſur les bâtimens marchands, fait deux campagnes de trois mois au moins chacune ſur les vaiſſeaux du Roi, & qu'ils ne ſoient âgés de vingt-cinq ans.

II. Ils ſeront examinés publiquement ſur le fait de la navigation, & trouvés capables par deux anciens maîtres nommés d'office par les Officiers de l'Amirauté, en préſence deſquels & du maître d'hydrographie, s'il y en a un dans le lieu, l'examen ſera fait.

III. Ceux qui ſe feront recevoir capitaines, maîtres ou patrons, ne pourront être reçus que ſous le nom de capitaines, maîtres ou patrons ſeulement, ſans qu'il puiſſe leur être donné d'autre dénomination.

TITRE

TITRE II.

Des Pilotes.

ARTICLE PREMIER.

Aucuns Officiers mariniers, matelots & autres gens de mer, ne pourront faire les fonctions de pilotes, qu'ils ne ſoient âgés de vingt-cinq ans, qu'ils n'ayent fait deux campagnes de trois mois au moins chacune ſur les vaiſſeaux de Sa Majeſté, qu'ils n'ayent fait pluſieurs voyages en mer, qu'ils n'ayent été reçus pardevant les Officiers de l'Amirauté, & qu'ils n'ayent été trouvés capables par le maître d'hydrographie, deux anciens pilotes, & deux maîtres de navires, qui ſeront nommés d'office par leſdits Officiers de l'Amirauté.

II. Ceux qui voudront ſe faire recevoir pilotes, ſeront tenus pour prouver leurs voyages en mer, d'en repréſenter les journaux lors de leur examen qui ſera fait en préſence des Officiers de l'Amirauté.

III. Leſdits pilotes pourront commander en qualité de capitaines, maîtres ou patrons, les bâtimens marchands, ſans être aſſujettis à aucuns examen ni à une nouvelle réception, après qu'ils auront encore navigé pendant deux années depuis qu'ils auront été reçus pilotes.

TITRE III.

Des Pilotes-Lamaneurs ou Locmans.

ARTICLE PREMIER.

Aucun ne pourra faire les fonctions de pilote-lamaneur ou locman, qu'il ne ſoit âgé de vingt-cinq ans, qu'il n'ait fait deux campagnes de trois mois au moins chacune ſur les vaiſſeaux de Sa Majeſté, il n'ait été reçu pardevant les Officiers de l'Amirauté, après avoir été examiné en leur préſence & celle de deux Echevins ou notables Bourgeois, par deux anciens lamaneurs & deux anciens maîtres de navires, nommés d'office par leſdits Officiers de l'Amirauté.

II. Ils ſeront examinés ſur la connoiſſance & expérience qu'ils doivent avoir des manœuvres & fabriques des vaiſſeaux, enſemble des cours & marées, des bancs, courans, écueils & autres empêchemens qui peuvent rendre difficiles l'entrée & la ſortie des rivieres, ports & havres du lieu de leur établiſſement.

TITRE COMMUN.

ARTICLE PREMIER.

Les capitaines, maîtres ou patrons, pilotes & pilotes-lamaneurs ou locmans ſeront tenus de juſtifier leurs ſervices, tant ſur les vaiſſeaux de Sa Majeſté que ſur les bâtimens marchands, par des certificats des commiſſaires de la marine, commis principaux & ordinaires des claſſes des départemens & quartiers où ils auront navigé, contenant les noms des vaiſſeaux, des bâtimens & des capitaines, leur deſtination, l'année & la durée de chaque voyage & de chaque campagne, & en quelle qualité ils ont ſervi, & leur âge par des extraits baptiſtaires.

II. Les Lettres de réception qui leur ſeront expédiées, contiendront leurs ſervices tant ſur les vaiſſeaux de Sa Majeſté que ſur les bâtimens marchands, les noms des vaiſſeaux, des bâtimens & des capitaines, leur deſtination, l'année & la durée de chaque campagne & de chaque voyage, & en quelle qualité, les dates des certificats qui ſeront rapportés pour juſtifier ces différens ſervices, & celle des extraits baptiſtaires, en marquant les noms & les qualités des perſonnes qui les auront ſignés, à peine de nullité deſdites réceptions, & de la reſtitution des droits perçus par les Greffiers des Amirautés.

III. Défend Sa Majeſté aux Officiers de l'Amirauté, à peine d'interdiction, de recevoir aucuns capitaines, maîtres ou patrons & pilotes-lamaneurs ou locmans, que ceux qui ſont établis & habitués dans l'étendue de leur juriſdiction; leur permet cependant de recevoir capitaines, maîtres ou patrons & pilotes ceux des autres Amirautés, en rapportant par eux un certificat des Officiers de l'Amirauté du lieu de leur demeure, viſé par le commiſſaire de la marine, commis principal ou ordinaire des claſſes du département ou quartier dont ils dépendent, contenant qu'ils ont toutes les qualités néceſſaires pour pouvoir être reçus.

IV. Les pilotes-lamaneurs ou locmans ne pourront être reçus que par les Officiers de l'Amirauté du lieu de leur demeure: Défend Sa Majeſté aux Officiers des autres Amirautés de les recevoir, à peine d'interdiction.

Mande & ordonne Sa Majeſté à Monſieur le Comte de Toulouſe, Amiral de France, de tenir la main à l'exécution du préſent Réglement, qui ſera lu, publié & affiché par-tout où beſoin ſera. FAIT à Verſailles le quinzieme Août mil ſept cent vingt-cinq. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX.



ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT DU ROI,

Qui casse des Lettres de Pilote-hauturier, Capitaine & Maître de bâtiment de mer, données par les Officiers de l'Amirauté de Louisbourg; & leur enjoint, aussi-bien qu'aux Officiers des autres Amirautés, de se conformer dans les réceptions des Capitaines, Maîtres ou Patrons, & Pilotes à ce qui est prescrit par les Ordonnances.

Du 7 Avril 1736.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ETAT.

VU par le Roi étant en son Conseil, les lettres données le 17 Novembre 1734, par les Officiers de l'Amirauté, établis à Louisbourg, de pilote-hauturier, capitaine & maître de bâtiment de mer, à Jean Avice, natif de Saint Malo; dans lesquelles il est porté que ledit Avice a environ vingt-six ans, sans qu'il leur soit apparu par son extrait-baptistaire dudit âge; ledit Avice n'ayant au contraire que vingt-trois ans accomplis, suivant son extrait-baptistaire, daté à Saint Malo, le 14 Janvier 1713, & délivré par Me. Thumbrel, Curé de l'Eglise paroissiale de ladite ville, le 31 Décembre 1735, représenté par ledit Avice, lequel a été reçu à ladite Amirauté, sans avoir justifié par un certificat de l'Officier des classes, des cinq années de navigation qu'il devoit avoir faites sur les bâtimens marchands conformément à l'Ordonnance de 1681, & à celle du 15 Avril 1689, & au Réglement du 15 Août de l'année 1725, concernant la réception des capitaines, maîtres ou patrons, pilotes, & pilotes-lamaneurs ou locmans; sans avoir pareillement justifié par un certificat dudit Officier des classes, des deux campagnes de trois mois au moins chacune, qu'il devoit avoir faites sur les vaisseaux de Sa Majesté, conformément à ladite Ordonnance de 1689, & audit Réglement du 15 Août de l'année 1725; n'ayant point aussi rapporté le certificat des Officiers de l'Amirauté de sa demeure, portant qu'il avoit les qualités nécessaires pour pouvoir être reçu maître, ledit certificat ordonné par l'article XII. du titre premier au livre 8 de ladite Ordonnance de 1689, & par l'article III. du titre commun dudit Réglement du 15 Août 1725, & n'étant fait aucune mention desdites pieces dans lesdites lettres, quoiqu'elle soit expressément ordonnée par l'article II. du titre commun dudit Réglement: Vû aussi l'extrait-baptistaire dudit Avice, du 14 Janvier 1713. Les Ordonnances du mois d'Août 1681 & 15 Avril 1689, touchant la marine, & le Réglement du 15 Août 1725. Oui le rapport, & tout considéré, Sa Majesté étant en son Conseil, a cassé, révoqué & annullé les lettres de maîtrise données audit Jean Avice, par les Officiers de l'Amirauté de Louisbourg, le 17 Novembre 1724, lesquelles ne pourront lui servir pour commander des bâtimens de mer, ni naviger sur iceux en qualité de pilote-hauturier. Fait Sa Majesté très-expresses inhibitions & défenses auxdits Officiers de l'Amirauté de Louisbourg, & à tous autres Officiers d'Amirauté, de recevoir à l'avenir aucuns matelots & autres gens de mer, en qualité de capitaines, maîtres & patrons, qu'il ne leur soit apparu par leur extrait-baptistaire, de leur âge de vingt-cinq ans accomplis; qu'ils n'ayent justifié des cinq années de navigation sur les vaisseaux marchands, prescrites par les Ordonnances; des deux campagnes de trois mois au moins chacune sur les vaisseaux de Sa Majesté; & qu'ils ne soient porteurs du certificat des Officiers de l'Amirauté de leur demeure, attestant qu'ils ont les qualités nécessaires pour pouvoir être reçus; le tout suivant & conformément à l'Ordonnance du mois d'Août 1681, à celle du 15 Avril 1689, & notamment au Réglement du 15 Août 1725, auxquel Sa Majesté enjoint auxdits Officiers de se conformer, à peine d'interdiction. Ordonne Sa Majesté que lesdits Officiers de l'Amirauté de Louisbourg, ensemble le Greffier d'icelle, seront tenus de restituer audit Avice tout ce qu'il lui en a

coûté pour sa réception en qualité de pilote-hauturier & maître. Mande & ordonne Sa Majesté à Monf. le Comte de Toulouse, Amiral de France, de tenir la main à l'exécution du présent Arrêt, qui sera regiſtré au Greffe de ladite Amirauté de Louisbourg, & autres Amirautés. FAIT au Conseil d'État du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Versailles, le sept Avril mil sept cent trente-six.

Signé PHELYPEAUX.

ORDONNANCE DU ROI,

Qui fixe les limites de la navigation au petit Cabotage, & regle les formalités à obſerver pour la réception des Maîtres ou Patrons des bâtimens qui ſont employés à cette navigation.

Du 18 Octobre 1740.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ étant informée que l'exécution des articles 1 & 2, liv. 2, tit. premier de l'Ordonnance du mois d'Août 1681, de l'article 11, liv. 8, tit. premier de l'Ordonnance du 15 Avril 1689, & de l'article premier, titre premier du Réglement du 15 Août 1725, concernant la réception des capitaines, maîtres ou patrons des bâtimens de mer, a fait naître des difficultés & a donné lieu à une diverſité d'uſages dans les différens Sieges des Amirautés du Royaume; les Officiers de la plûpart deſdits Sieges, jugeant qu'il ne leur eſt pas permis de s'écarter des diſpoſitions générales de ces articles, ni de recevoir aucun capitaine, maître ou patron, à quelque eſpece de navigation qu'il ſe deſtine, qu'il n'ait, conformément aux diſpoſitions deſdits articles, navigué pendant cinq ans ſur les bâtimens marchands, qu'il ne ſoit âgé de vingt-cinq ans, & fait deux campagnes de trois mois au moins chacune, ſur les vaiſſeaux de Sa Majeſté; les autres ſe perſuadant au contraire, que ces diſpoſitions ne doivent avoir lieu que pour la réception des capitaines, maîtres ou patrons qui ſe propoſent de commander des bâtimens deſtinés aux voyages de long cours, ou au grand cabotage, & qu'à l'égard des matelots & autres gens de mer, qui ſe bornent à commander des bâtimens deſtinés ſeulement pour naviguer au petit cabotage, de port en port le long des côtes, ils ne doivent point être aſſujettis à toutes les formalités preſcrites par leſdites Ordonnances & Réglemens: Que ſur ce principe, & à la faveur de cette diſtinction, les Officiers de pluſieurs Amirautés laiſſent aux matelots & autres gens de mer, la liberté de commander toutes ſortes de bâtimens deſtinés au petit cabotage, ſans les ſoumettre à aucun examen, ni aucune réception; & que d'autres ſe ſont cru permis d'introduire à leur égard une forme de réception particuliere, différente de celle qui eſt preſcrite par leſdites Ordonnances & Réglement: en quoi les uns & les autres s'écartent également des diſpoſitions deſdites Ordonnances & Réglement; les premiers en laiſſant commander des bâtimens par de ſimples matelots non reçus maîtres ou patrons, & les ſeconds en recevant des capitaines, maîtres ou patrons, qui n'ont pas les qualités requiſes par les Ordonnances de Sa Majeſté. Elle a réſolu d'établir une regle uniforme à ce ſujet, dans tous les Sieges des Amirautés; & ayant jugé qu'il convenoit au bien du commerce & de la navigation, de ne pas exclure entierement du commandement des bâtimens marchands, les matelots & autres gens de mer qui, ſans avoir fait les cinq années de navigation ſur les bâtimens marchands, preſcrites par ladite Ordonnance du mois d'Août 1681, ni ſatisfait aux deux campagnes de trois mois au moins chacune ſur les vaiſſeaux de Sa Majeſté, peuvent avoir aſſez d'expérience & de capacité pour être en état de commander des bâtimens deſtinés uniquement au petit cabotage. Sa Majeſté s'eſt d'autant plus volontiers déterminé à leur accorder la faculté de commander ces ſortes de bâtimens, que cette navigation n'exige que de la pratique & la connoiſſance particuliere des ports, havres & autres lieux où elle ſe fait: que non-ſeulement il ſeroit inutile, mais préjudiciable au commerce, d'aſſujettir ceux qui s'y bornent, à l'examen & aux autres formalités preſcrites à l'égard de ceux qui ſe deſtinent aux voyages de long cours ou-

au grand cabotage; & que la liberté que S. M. a résolu de leur accorder, de commander des bâtimens destinés au petit cabotage, ne peut qu'exciter parmi eux une émulation utile au commerce & à la navigation. Mais comme il ne conviendroit pas d'admettre indistinctement toutes sortes de matelots & gens de mer, à prendre le commandement des bâtimens destinés au petit cabotage, particulierement dans la vue que S. M. a d'étendre les bornes de cette navigation, sans être auparavant assuré de leur capacité, & sans que la qualité de maître ou de patron, qui doit les faire connoître aux négocians & leur donner sur les équipages l'autorité qui leur est nécessaire, leur ait été conférée par les Officiers des Amirautés : Sa Majesté a résolu d'établir pour ceux qui se bornent à la navigation au petit cabotage, une forme d'examen & de réception, proportionnée aux connoissances qui leur sont nécessaires, en les dispensant de partie des formalités qui sont prescrites par lesdites Ordonnances du mois d'Août 1681, & du 15 Avril 1689 & par le Réglement du 15 Août de l'année 1725, auxquels Elle a jugé à propos de déroger à cet égard, ainsi qu'il ensuit.

ARTICLE PREMIER.

Seront réputés voyages de long cours, ceux aux Indes, tant orientales qu'occidentales, en Canada, Terre-neuve, Groënland & isles de l'Amérique méridionale & septentrionale, aux Açores, Canaries, Madere, & en toutes les côtes & pays situés sur l'Océan au-delà des détroits de Gibraltar & du Sund, & ce conformément au Réglement du 20 Août 1673.

II. Les voyages en Angleterre, Ecosse, Irlande, Hollande, Dannemarck, Hambourg & autres isles & terre au-deçà du Sund, en Espagne, Portugal, ou autres isles & terres au-deçà du détroit de Gibraltar, seront censés au grand cabotage, aux termes dudit Réglement du 20 Août 1673.

III. Sera néanmoins réputée navigation au petit cabotage, celle qui se fera par les bâtimens expédiés dans les ports de Bretagne, Normandie, Picardie & Flandre, pour ceux d'Ostende, Bruges, Nieuport, Hollande, Angleterre, Ecosse & Irlande ; celle qui se fera par les bâtimens expédiés dans les ports de Guyenne, Saintonge, pays d'Aunis, Poitou & isles en dépendantes, sera fixée depuis Bayonne jusqu'à Dunkerque inclusivement, conformément à l'article II. du Réglement du 23 Janvier 1727, concernant ladite navigation, celle qui se fera pareillement par les bâtimens expédiés dans les ports de Bayonne & de Saint-Jean-de-Luz à ceux de Saint-Sebastien, du Passage & de la Corogne, & jusqu'à Dunkerque, aussi inclusivement; & pour ce qui concerne les bâtimens qui seront expédiés dans les ports de Provence & de Languedoc, sera réputée navigation au petit cabotage; celle qui se fera depuis & compris les ports de Nice, Villefranche & ceux de la principauté de Monaco, jusqu'au Cap de Creuz, ainsi qu'il est énoncé par l'article II. du Réglement du 13 Août 1726, concernant ladite navigation, & ce nonobstant ce qui est porté par ledit Réglement du 20 Août 1673, auquel & à tous autres à ce contraires Sa Majesté a dérogé pour ce regard seulement.

IV. Veut & entend Sa Majesté, que tous les autres voyages non compris dans les I & II articles de la présente Ordonnance, soient censés & réputés au petit cabotage.

V. N'entend néanmoins Sa Majesté déroger aux précédens Réglemens en ce qui concerne les congés de l'Amiral & les droits dûs, tant audit Amiral pour la délivrance desdits congés qu'aux Officiers des Amirautés pour l'enregistrement d'iceux & les rapports des maîtres ou patrons : veut Sa Majesté qu'il en soit usé à cet égard comme par le passé, nonobstant l'extension qu'elle a donnée par l'article III. de la présente Ordonnance, à la navigation au petit cabotage.

VI. Tous les matelots & autres gens de mer qui auront servi pendant quatre années sur les bâtimens des Sujets de Sa Majesté, pourront être admis dorénavant à commander des bâtimens destinés à la navigation au petit cabotage, tel qu'il est ci-dessus limité, en justifiant de leurs services par un certificat en forme, de l'Officier des classes de leur département ou quartier; lequel certificat ils représenteront aux Officiers de l'Amirauté, auxquels Sa Majesté enjoint de les recevoir en qualité de maîtres ou patrons pour le petit cabotage seulement, après leur avoir fait subir un examen qui roulera uniquement sur la connoissance qu'ils doivent avoir des côtes, ports, havres & parages compris dans l'étendue de ladite navigation; & sans que lesdits matelots & autres gens de mer, puissent, pour raison de leur réception, être assujettis aux autres formalités prescrites par les Ordonnances du mois d'Août 1681, du 15 Avril 1689, & ledit Réglement du 15 Août de l'année 1725, auxquels Sa Majesté a dérogé à cet égard.

VII. Ceux qui auront été reçus maîtres ou patrons pour la navigation du petit cabotage

feulement, dont l'équipage fera au-deffous de dix hommes tous compris, feront tenus de prendre fur leur bord, à chaque voyage qu'ils feront en mer, un mouffe ou jeune garçon au-deffous de dix-huit ans, & deux lorfque leur équipage fera au-deffus de dix hommes, auffi tout compris, en augmentant toujours de dix en dix ; à peine de cent livres d'amende, & d'être déchus du commandement à perpétuité : fans que, fous prétexte de l'embarquement defdits mouffes, ou la réception defdits maîtres ou patrons pour la navigation au petit cabotage, ils puiffent être exempts de l'ordre & du fervice des claffes. Enjoint Sa Majefté aux Officiers des claffes départis dans les différens quartiers du Royaume, de les comprendre à leur tour dans les rôles de levées de matelots & autres gens de mer, fuivant leur claffe & numero, fans avoir égard à leur réception.

VIII. Défend Sa Majefté à tous matelots & autres gens de mer, de monter aucuns bâtimens deftinés au petit cabotage, en qualité de maître ou patron, & à tous propriétaires, d'en établir fur leurs bâtimens, qu'ils n'ayent été reçus en la maniere prefcrite par l'article VI. de la préfente Ordonnance ; à peine de cent livres d'amende contre chacun des contrevenans.

IX. Veut Sa Majefté qu'il ne foit délivré des rôles d'équipage aux maîtres ou patrons des bâtimens qui feront deftinés feulement pour la navigation au petit cabotage, que pour le terme de trois ou quatre mois au plus, fans que lefdits maîtres ou patrons puiffent excéder ledit terme, fous quelque prétexte que ce puiffe être ; à peine de vingt-cinq livres d'amende pour chaque mois d'excédant, & de confifcation des bâtimens après une année expirée.

X. Défend Sa Majefté aux Officiers des Amirautés, de délivrer des congés aux maîtres ou patrons deftinés feulement pour la navigation au petit cabotage, qu'au préalable le double defdits rôles n'ait été dépofé à leur Greffe; à peine de nullité defdits congés, d'interdiction contre lefdits Officiers des Amirautés, de deux cens livres d'amende contre les commis établis dans les ports obliques, qui les auront délivrés, & de cent livres d'amende contre les maîtres ou patrons.

XI. Les capitaines, maîtres ou patrons des bâtimens deftinés, foit pour les voyages de long cours, le grand ou le petit cabotage, feront tenus de repréfenter leurs rôles d'équipage à l'Officier des claffes, & leurs congés aux Officiers de l'Amirauté du port où ils feront leur retour, avant d'obtenir de nouveaux rôles & congés ; à peine de deux cens livres d'amende contre les capitaines deftinés pour le long cours ou le grand cabotage, & de cinquante livres auffi d'amende pour ceux qui n'auront navigé qu'au petit cabotage.

XII. Ceux qui ont été ou feront reçus capitaines, maîtres ou patrons, pour commander des vaiffeaux & autres bâtimens deftinés au long cours ou au grand cabotage, auront la liberté de commander des bateaux & autres bâtimens deftinés pour naviger au petit cabotage, fans être affujettis à une feconde réception.

XIII. Pour la réception des capitaines, maîtres ou patrons, qui commanderont des vaiffeaux & autres bâtimens deftinés au long cours ou au grand cabotage, & pour celle des pilotes-hauturiers, les Officiers des Amirautés continueront à percevoir les droits qui leur font attribués pour chaque réception de pilote-hauturier, par les Réglemens des 20 Août 1673, & 5 Août 1688, & par le tarif du 15 Décembre 1714, lefquels feront exécutés felon leur forme & teneur ; confiftant lefdits droits, favoir, aux Lieutenans, quatre livres, les deux tiers aux Procureurs de Sa Majefté, & quarante fols aux Greffiers, non compris leurs expéditions.

XIV. Les mêmes droits feront perçus à l'avenir pour la réception des pilotes-lamaneurs ou locmans ; & à l'égard des maîtres ou patrons qui feront reçus pour faire feulement la navigation au petit cabotage, ainfi qu'il eft porté par l'article VI. de la préfente Ordonnance, il fera payé aux Officiers de l'Amirauté pour chacune defdites réceptions ; favoir, trente fols au Lieutenant, vingt fols au Procureur de Sa Majefté, & quinze fols au Greffier, non compris fon expédition : fait Sa Majefté très-expreffes inhibitions & défenfes auxdits Officiers de l'Amirauté, d'exiger aucuns autres ni plus grands droits pour toutes lefdites réceptions, fous prétexte de procédures & formalités, & pour telle autre caufe que ce puiffe être ; à peine de concuffion, & de reftitution defdits droits. Enjoint Sa Majefté aux Greffiers des Amirautés, conformément à l'article IV. du livre I. titre IV. de l'Ordonnance du mois d'Août 1681, & aux Réglemens des 20 Août 1673, & 5 Août 1688, de faire mention au bas de chacune des lettres defdites réceptions, de la totalité des droits & frais qui auront été payés ; & ce fous les peines portées par ladite Ordonnance & par lefdits Réglemens.

XV. Toutes les amendes mentionnées aux préfentes, feront folidaires, tant contre les

capitaines, maîtres ou patrons, que contre les propriétaires ou armateurs des vaisseaux & autres bâtimens.

XVI. Les Officiers des classes, & ceux qui en feront les fonctions, donneront avis aux Procureurs de Sa Majesté dans les Amirautés, de ceux qu'ils sauront avoir contrevenu aux dispositions de la présente Ordonnance, lesquels seront poursuivis à la requête desdits Procureurs de Sa Majesté; & les Sentences qui interviendront contre les délinquans, seront exécutées pour les condamnations d'amende nonobstant l'appel & sans préjudice d'icelui.

XVII. Ceux qui appelleront desdites Sentences, seront tenus de faire statuer sur leur appel, ou de le mettre en état d'être jugé définitivement, dans un an du jour & date d'icelui, sinon & à faute de ce faire, lesdites Sentences sortiront leur plein & entier effet, & les dépositaires demeureront bien & valablement déchargés.

Mande & ordonne Sa Majesté à Monf. le Duc de Penthievre, Amiral de France, & aux Intendans de la Marine & des Classes, de tenir la main, chacun en droit soi, à l'exécution de la présente Ordonnance, qui sera lue, publiée & registrée par-tout où besoin sera. Fait à Fontainebleau, le dix-huit Octobre mil sept cent quarante. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX.

ARTICLE II.

DEFENDONS à tous mariniers de monter aucun bâtiment en qualité de maîtres, & à tous propriétaires d'en établir sur leurs vaisseaux, qu'ils n'ayent été reçus en la maniere ci-dessus, à peine de trois cens liv. d'amende contre chacun des contrevenans.

APRÈS ce qui vient d'être observé sur l'article précédent, tout ce qui reste à dire sur cet article, c'est qu'il n'est pas à craindre que l'on contrevienne à sa disposition, nul n'étant inscrit en qualité de maître ou capitaine sur le rôle d'équipage qu'il n'ait représenté au commissaire de la marine ou des classes, ses letres de maîtrise, ni admis à prendre à l'Amirauté les expéditions nécessaires pour naviger, qu'il n'ait été reçu maître par les Officiers de l'Amirauté, ou qu'il n'ait produit une expédition en forme des lettres qui lui ont été expédiées dans un autre Amirauté du Royaume, ou du moins la preuve qu'il a monté quelque navire en qualité de maître. De sorte que s'il y avoit contravention en cette partie, la faute en devroit être imputée, tant au commissaire aux classes qu'aux Officiers de l'Amirauté, relativement à l'article 6 du Réglement du premier Mars 1716.

Il y a pourtant eu une exception à cet article dans la derniere guerre, en faveur de la course pour les bâtimens de 5 tonneaux & au-dessous. Il fut permis aux négocians qui les armeroient en course d'en donner le commandement à tels Officiers mariniers & autres gens de mer qu'ils jugeroient à propos, sans qu'il fût besoin de les faire recevoir capitaines, ni de leur faire subir aucun examen; à condition néanmoins qu'après la course finie, ils ne pourroient commander d'autres navires, ni être réputés du nombre des capitaines, qu'après avoir été reçus en cette qualité avec les formalités prescrites. Lettre du Roi à M. l'Amiral du 24 Mars 1746.



LETTRE DU ROI,

A S. A. S. MONSEIGNEUR L'AMIRAL.

Concernant les Armemens en courſe.

Du 24 Mars 1746.

MON couſin, j'ai été informé que pluſieurs Négocians ſeroient diſpoſés à faire armer en différens ports de mon Royaume, des chaloupes & autres petits bâtimens pour faire la courſe contre les ennemis de l'Etat, s'ils avoient la liberté d'en donner le commandement aux officiers, mariniers & matelots, auxquels ils pourroient avoir confiance, ſans que ceux qu'ils voudroient employer, fuſſent pour cet effet obligés de ſe faire recevoir en qualité de capitaine, maître ou patron ; & attendu que la navigation, que pourroient faire de pareils bâtimens, qui ſont preſque toujours à la vue des côtes, n'exige point l'exécution des différentes regles preſcrites par les Ordonnances, pour parvenir au commandement des navires deſtinés pour des voyanges de long cours, je me ſuis déterminé à accorder en cette occaſion aux Armateurs la faculté qu'ils déſirent pour les mettre de plus en plus en état de former des nouvelles entrepriſes ; ce qui fait que je vous écris cette lettre, pour vous dire que nonobſtant ce qui eſt porté par mes Ordonnances, mon intention eſt que les négocians qui armeront des bâtimens du port de 50 tonneanx & au-deſſous, deſtinés pour faire la courſe, puiſſent en donner le commandement à des Officiers, mariniers, matelots & autres gens de mer, leſquels pourront faire les fonctions de capitaines ſur leſdits bâtimens, ſans être pour cet effet obligés de ſe faire recevoir capitaines, maîtres ou patrons, ni aſſujettis à aucun examen, ni autre formalité devant les Officiers de l'Amirauté, à condition néanmoins, que leſdits Officiers, mariniers, matelots & autres gens de mer, qui feront ainſi ſeulement les fonctions de capitaines pendant les temps réglés pour la courſe des bâtimens dont la conduite leur ſera confiée, ne pourront point enſuite commander d'autres navires au-deſſus du port de cinquante tonneaux, ni être d'ailleurs réputés au nombre des capitaines, maîtres ou patrons, qu'après qu'ils auront été reçus en ladite qualité, & qu'ils continueront d'être aſſujettis à l'ordre & diſcipline des claſſes, & commandés pour ſervir à leur tour ſur mes vaiſſeaux, comme les autres matelots; & la préſente n'étant à autre fin, je prie Dieu qu'il vous ait, mon couſin, en ſa ſainte & digne garde. Ecrit à Verſailles le 24 Mars mil ſept cent quarante-ſix. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX.

ARTICLE III.

CEUX qui ſe trouveront maîtres lors de la publication des préſentes, ne ſeront néanmoins tenus de ſubir aucun examen.

ON conçoit que cet article eſt depuis long-temps reſté ſans effet, faute de ſujets pour en faire l'application.

L'Ordonnance de 1584, qui la premiere, avoit réglé que nul ne ſeroit reçu pilote ni maître qu'après un examen, en avoit diſpenſé auſſi, article 86, ceux qui avoient déjà monté des navires en cette qualité ; à la charge toutefois de ſe faire enregiſtrer au Greffe de leur Juriſdiction, mais ſans frais & ſans être tenus d'en prendre acte.

ARTICLE IV.

CElui qui aura été reçu pilote & qui aura navigé en cette qualité pendant deux années, pourra auſſi être établi maître, ſans ſubir aucun examen, ni prendre aucun acte au Siege de l'Amirauté.

POur la réception du pilote, il faut voir les articles premier & 2 du titre 4 ci-après.

Il eſt décidé ici & par l'article 3, tit. 2 du Réglement de 1725, que celui qui aura été reçu pilote dans les formes, & qui aura enſuite navigé en cette qualité pendant deux années, pourra être établi maître ſans ſubir aucun examen, ni prendre aucun acte au Siege de l'Amirauté; en un mot ſans être ſujet à une nouvelle réception.

Dans la pratique on le diſpenſe en effet de ſubir un nouvel examen & du payement des droits envers les Officiers de l'Amirauté; mais il eſt aſſujetti à prendre un acte à l'Amirauté qui lui permet de commander les navires en qualité de maître. Et cela paroît en effet indiſpenſable, puiſqu'il doit rapporter la preuve qu'il a effectivement navigé deux années depuis ſa réception en qualité de pilote, & que les certificats de ce ſervice doivent demeurer en dépôt au Greffe de l'Amirauté.

Toute la formalité conſiſte donc à préſenter de ſa part une requête au Juge de l'Amirauté, à laquelle il attache les pieces juſtificatives de ſes deux années de navigation. Au pied de cette requête le Juge met *ſoit fait ainſi qu'il eſt requis*, & ſur cela le Greffier lui expédie le jugement qui l'autoriſe à commander en qualité de maître, où ſont viſés les certificats attachés à la requête; pour laquelle expédition le Greffier ſeul prend ſes droits qui ne conſiſtent que dans ſon expédition; & cela eſt conforme à l'article 24 du Réglement du 20 Août 1673.

ARTICLE V.

APpartiendra au maître de faire l'équipage du vaiſſeau, de choiſir & louer les pilote, contre-maître, *matelots & compagnons*; ce qu'il fera néanmoins de concert avec les propriétaires, lorſqu'il ſera dans le lieu de leur demeure.

PUiſque la conduite & la conſervation du vaiſſeau, auſſi-bien que la direction de la cargaiſon ſont eſſentiellement confiées au maître ou capitaine, il eſt tout naturel qu'il ait le choix du pilote, du contre-maître, des matelots & compagnons de ſon voyage, conformément à l'article 2, chap.

16 du Guidon, aux chap. 55 & 195 du Consulat, & au droit Hanséatique, tit., 3, article 2, dans Kuricke, *fol.* 647. En un mot qu'il ait le droit de faire son équipage, comme étant plus capable qu'aucune autre personne de juger de la capacité de ceux qu'il associe, de leur ardeur pour le service; enfin de leur caractere ou humeur, & de leurs bonnes ou mauvaises qualités; objets à considérer pour le moins autant que leur expérience au fait de la navigation.

Un équipage n'est jamais mieux composé que lorsqu'il est du choix du maître; ainsi les commissaires aux classes qui s'avisent sur cela de gêner les capitaines, & de vouloir leur faire la loi, sont d'autant plus blâmables; qu'en s'arrogeant un droit qu'ils n'ont pas, ils vont directement contre le bien du service des vaisseaux marchands.

Qu'à l'occasion ils recommandent à un capitaine quelques matelots qu'ils affectionnent à la bonne heure; mais qu'ils ne le forcent pas de prendre ces gens là s'il a de la répugnance. Il est vrai exactement parlant qu'ils ne peuvent pas l'y obliger, leur autorité ne s'étendent pas jusques-là; mais ce qui est un abus intolérable, ils ne savent que trop l'y contraindre, en lui ôtant tous ses bons matelots à mesure qu'il les engage, sous prétexte que le Roi en a besoin pour son service. Il n'y a que trop d'exemples de cette sorte de vexation, sans compter l'abus des pacotilles.

Cependant la liberté que doit avoir le capitaine de faire son équipage ne va pas jusqu'à en user à l'insu, encore moins contre le gré du propriétaire ou de l'armateur du navire lorsqu'il est sur le lieu. Cet article l'oblige avec raison conformément à l'article 16 de l'Ordonnance de la Hanse Teutonique, de concerter avec lui en ce cas, l'engagement des gens de l'équipage. Et rien n'est plus juste, puisque le propriétaire ou l'armateur est la partie la plus intéressée au succès du voyage projetté, & que d'ailleurs il est responsable des fautes & délits des gens de l'équipage comme des faits du maître. *Leg. 1â.* §. 2, ff. *de exercitoriâ actione*, *& ibi* Vinnius sur Peckius, *fol.* 78, note B.

Sans doute qu'un armateur prudent ne tracassera pas sur cela son capitaine, & qu'il lui laissera volontiers le choix de la majeure partie des gens de son équipage, d'autant plutôt que le maître est responsable aussi lui, des faits & délits de l'équipage aux termes de la loi 7 ff. *nautæ caupones lib.* 4, *tit.* 9. *Idem* le Consulat, chap. 59, 77 & 195. Cleirac sur l'art. 13 des jugemens d'Oleron, n. 9 *in fine*, & sur l'art. 62 de la jurisdiction de la marine, pag. 525; *casa regis disc.* 23, n. 81. Kuricke *ad jus Hanseaticum*, tit. 3, art. 19, n. 9, *fol.* 724. Mais enfin le capitaine doit avoir cette déférence pour l'armateur de n'engager personne sans son aveu, de prendre les officiers & matelots que l'armateur lui indiquera, & de ne pas retenir ceux qui ne lui seront pas agréables.

Du même principe il s'ensuit que c'est l'armateur qui doit fixer le *quatum* des loyers, & que le maître après avoir reçu des gens de l'équipage, des mains de l'armateur, ne peut plus les congédier que de son consentement, absent comme présent; si ce n'est qu'en cas d'absence il y ait cause raisonnable. V. *infrà* les articles premier & 10 du tit. de l'engagement & des loyers des matelots.

Si l'armement se fait hors du lieu de la demeure des propriétaires du na-

vire, le pouvoir du maître par rapport aux choix de l'équipage sera absolu; s'il est autorisé par les propriétaires à faire lui-même l'armement selon sa prudence; mais si comme il est ordinaire, les propriétaires font l'armement par le ministere d'un commissionnaire ou correspondant; ce sera avec ce commissionnaire, comme revêtu des pouvoirs des propriétaires, que le capitaine devra concerter l'engagement des gens de son équipage, de même que le congé qu'il voudra donner à quelques-uns d'eux.

Ces termes, *matelots & compagnons*, employés dans cet article sont synonymes. De tout temps, suivant les Us & Coutumes de la mer, les matelots ont été désignés sous le nom de *compagnons* du maître.

ARTICLE VI.

DANS les lieux où il y aura des pauvres renfermés, les maîtres, en faisant leur équipage, seront tenus d'y prendre les garçons dont ils auront besoin pour servir de mousses dans leurs vaisseaux.

LES pauvres enfermés dans les hôpitaux n'étant pas moins les sujets du Roi que ceux qui jouissent d'une liberté entiere, & d'ailleurs ces maisons de charité toujours plus surchargées, à mesure que le nombre des pauvres augmente par la misere des temps, il est de l'intérêt de l'Etat à tous égards de leur procurer du soulagement.

C'est par ces motifs, qu'entre autres privileges, celui de fournir par préférence des mousses pour les navires armés dans le lieu de leur établissement, leur a été accordé par cet article.

L'Ordonnance de 1689, liv. 8, tit. premier, article 31, sans rien changer à cette disposition, ayant ensuite prescrit qu'il y auroit un mousse par dix hommes, relativement à l'Edit du mois de Mai 1670, rendu pour la Provence, & à l'Edit général du mois d'Août 1673, les hôpitaux furent par-là mis en droit de fournir, pour les navires, autant de mousses que le nombre de dix hommes seroit multiplié, pour former chaque équipage.

Quelques difficultés s'étant élevées à ce sujet, par rapport aux armemens faits dans les ports du Ponant, le Roi rendit une nouvelle Ordonnance en date du 15 Août 1732, dont le premier article porte » qu'il sera embarqué sur » chaque navire qui sera armé dans les ports du Ponant, un mousse par dix » hommes, & ce conformément à l'Ordonnance du 15 Avril 1689 ».

Et le second que » dans les lieux où il y aura des pauvres enfans enfermés, » les capitaines & les maîtres, en faisant leurs équipages, seront tenus conformé- » ment à l'Ordonnance du mois d'Août 1681; (c'est-à-dire, au présent art. 6.) » d'y prendre les garçons dont ils auront besoin pour servir de mousses.

L'article 3 apporte une restriction en faveur des capitaines & maîtres qui auront fait leur équipage dans une autre ville que celle où seront lesdits pauvres enfans renfermés, & leur permet en ce cas d'y prendre des mousses à proportion des matelots qu'ils y auront engagés; mais à cela près l'article 4 continue de donner la préférence aux jeunes garçons des hôpitaux, & veut que les mousses ne soient pris, même parmi les enfans des officiers mariniers & matelots, qu'autant que les hôpitaux ne pourront pas en fournir. Ce qui avoit

même déjà été ainsi prescrit de nouveau par Ordonnance du 10 Janvier 1730.

Peu de temps après, sur les plaintes portées à Sa Majesté, au sujet des abus pratiqués par rapport aux mousses qui devoit être pris à l'hôpital général de la Rochelle, intervint une Ordonnance particuliere pour cet hôpital, en date du 16 Septembre 1733, dont le premier article, en confirmant celui-ci & les deux premiers de l'Ordonnance ci-dessus du 15 Août 1732, est conçu en ces termes, » il sera pris par préférence pour servir en qualité de mousses sur les » bâtimens de mer qui seront équipés dans le port de la ville de la Rochelle, » des pauvres enfans enfermés dans l'hôpital de ladite ville, pourvu qu'ils » ayent l'âge de 12 ans accomplis, & qu'ils soient assez forts pour être em» barqués.

Les autres articles de cette Ordonnance, n'ont pour objet que l'exécution de celui-ci, en prenant les précautions convenables pour prévenir les contraventions qui pourroient être commises de part & d'autre.

Ce n'étoit point restreindre le privilege de cet hôpital, que d'exiger que les garçons qu'il fourniroit pour mousses eussent l'âge de 12 ans accomplis, parce que l'expérience avoit appris déjà depuis long-temps, que les enfans au-dessous de cet âge résistoient difficilement aux fatigues de la mer. Quoiqu'il en soit, il restoit toujours à cet hôpital l'avantage de pouvoir se débarasser de ces enfans, en leur procurant en même-temps par-là le moyen de gagner leur vie, & de devenir matelots pour le service de la navigation & de l'Etat.

Après dix-huit années d'une pleine exécution de cette Ordonnance, on supposa gratuitement des contraventions de la part des sieurs Administrateurs de l'hôpital ; & au lieu d'en porter des plaintes à l'Amirauté relativement à l'article 8 de la même Ordonnance, à l'effet d'y être remédié, l'on se pourvut au Conseil du Roi, où sans entendre les Administrateurs ni les Officiers de l'Amirauté, fut rendu un nouveau Réglement le 15 Juillet 1752, portant » qu'il ne pourra, à l'avenir, être fourni par l'hôpital de la Rochelle, aucun » enfant pour être embarqué en qualité de mousse sur les navires armés audit » port, qu'en cas que les capitaines desdits navires n'ayent pas employé en » ladite qualité un nombre suffisant d'enfans de matelots & autres gens de mer, » pour remplir le nombre des mousses qu'ils sont tenus d'embarquer à propor» tion de la force de leur équipage, l'intention de Sa Majesté étant que lesdits » enfans des matelots & autres gens de mer soient préférés à ceux des hôpi» taux, pourvu que l'état de leur pere soit justifié par un certificat des commis» saires aux classes de la marine ou autres officiers chargés du détail des classes.

De sorte que par cette Ordonnance, qui ne regarde que le port de la Rochelle, l'hôpital général de cette ville, a perdu tout d'un coup, non-seulement le privilege particulier qui lui avoit été accordé par celle du 16 Septembre 1733 ; mais encore celui dont il jouissoit en commun avec les autres hôpitaux du Royaume.

Les Administrateurs de l'hôpital, à la vue de ce nouveau Réglement, aussi humiliant pour eux que préjudiciable aux intérêts de l'hôpital, n'ont rien négligé pour leur justification & pour obtenir en conséquence la révocation de cette derniere Ordonnance, avec rétablissement de celle du 16 Septembre 1733, ou du moins que l'hôpital fût remis dans tous les droits qui lui étoient communs avec les autres hôpitaux des ports du Ponant, tant par notre pré-

ſent article 6, que par l'Ordonnance du 15 Août 1732; mais tous les efforts n'ont opéré qu'une ſurſéance de fait à l'exécution de cette derniere Ordonnance qui excitoit ſi juſtement leurs plaintes & leurs remontrances. On dit ſurſéance de fait, parce que réellement depuis ce temps-là, le commiſſaire aux claſſes a fait demander exactement à l'hôpital, à chaque armement de navire en ce port, s'il n'y avoit point de garçons à y placer pour mouſſes, & qu'au lieu des difficultés que l'on faiſoit ci-devant, ſoit par rapport au nombre ou autrement, on a reçu tous les mouſſes de l'hôpital qui étoient en termes d'être acceptés, conformément à l'Ordonnance du 16 Septembre 1733, comme ſi elle n'avoit jamais reçu d'atteinte.

Auſſi eſt-il vrai que cet hôpital mérite plus que tout autre d'avoir la préférence pour les mouſſes.

1°. Parce qu'il eſt peut-être un des moins rentés & en même temps un des plus chargés du Royaume.

2°. Parce qu'il eſt l'aſyle de tous les enfans trouvés de la ville, pour raiſon deſquels le Roi, qui en qualité de haut-juſticier eſt tenu de les nourrir, ne donne, par abonnement à l'hôpital, que 3000 liv. par an, tandis que la dépenſe qu'ils cauſent va année commune à 15000 liv.

3°. Enfin parce que, parmi les enfans qu'il eſt obligé de recevoir, ſoit comme enfans expoſés, ſoit comme étant préſentés par des parens pauvres, il y en a pluſieurs qui ſortent de marins.

On a reproché ci-devant au Tréſorier de l'hôpital de recevoir 24 liv. pour chaque mouſſe que l'hôpital ne fourniſſoit pas; mais que le fait fût vrai ou non, les armateurs ni les capitaines ne s'en plaignant point, ce n'étoit pas une raiſon pour entreprendre d'anéantir le privilege de l'hôpital; il falloit regarder cette légere ſomme comme payée librement par un pur motif de charité, & ne pas l'envier à une maiſon qui, pour pouvoir ſubſiſter, a beſoin chaque année de plus de 40000 liv. d'aumônes. Voilà un de ces traits marqués qui juſtifient ſi bien la providence contre nos prétendus eſprits forts.

ORDONNANCE DU ROI,

Concernant les Mouſſes.

Du 10 Janvier 1730.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ étant informée que dans les lieux où il n'y a point d'hôpitaux qui puiſſent fournir les mouſſes néceſſaires aux vaiſſeaux qui y ſont armés, il y eſt embarqué indiſtinctement en cette qualité les enfans des habitans qui y réſident, ce qui empêche les enfans des gens de mer de pouvoir naviger, & eſtimant juſte qu'ils tirent par préférence leur ſubſiſtance d'un métier auquel leurs peres ſe ſont adonnés, lorſqu'ils veulent embraſſer la même profeſſion; y ayant d'ailleurs plus d'eſpérance qu'ils deviendront bons navigateurs, que les enfans de ceux qui n'ont point navigé; elle a ordonné & ordonne, veut & entend que lorſqu'il n'y aura point d'hôpitaux dans les villes & ports où ſe feront les armemens, qui puiſſent fournir des

mousses, & que dans les endroits où il s'en trouvera d'établis, dans le cas qu'ils ne puissent en fournir le nombre suffisant, les enfans des gens de mer seront embarqués par préférence à tous autres en ladite qualité de mousse, sur ses vaisseaux & sur les bâtimens de mer de ses Sujets; ce qui sera exécuté dans tous les ports & havres de son Royaume, à l'exception de celui des Sables d'Olonne, par rapport aux navires destinés pour la pêche de la morue, sur lesquels les mousses continueront d'être embarqués, ainsi & de la même maniere qu'il s'est pratiqué jusqu'à présent. Veut Sa Majesté qu'il soit loisible aux propriétaires ou capitaines des navires, de choisir d'entre les mousses qu'ils doivent embarquer, conformément à la présente Ordonnance, ceux qu'ils estimeront les plus propres pour la navigation de leurs bâtimens, lesquels seront portés par les Officiers des classes sur les rôles d'équipages.

Mande & ordonne Sa Majesté à Monf. le Comte de Toulouse, Amiral de France, & aux Intendans de la marine & des classes, de tenir la main, chacun en droit soi, à l'exécution de la présente Ordonnance, qui sera lue, publiée, regiftrée & affichée par-tout où besoin sera. Fait à Versailles le dix Janvier mil sept cent trente. *Signé* LOUIS. *Et plus bas* PHELYPEAUX.

ORDONNANCE DU ROI,

Concernant l'embarquement des Mousses sur les bâtimens marchands des Ports du Ponant.

Du 15 Août 1732.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ estimant nécessaire de régler par une seule & même Ordonnance, tout ce qui regarde l'embarquement des mousses sur les vaisseaux de ses Sujets, dans les ports du Ponant, & d'empêcher les différens abus qui peuvent se pratiquer à ce sujet; elle a ordonné & ordonne ce qui suit.

ARTICLE PREMIER.

Il sera embarqué sur chaque navire qui armera dans les ports de Ponant, un mousse par dix hommes, & ce conformément à l'Ordonnance du 15 Avril 1689.

II. Dans les lieux où il y aura des pauvres enfans enfermés, les capitaines & maîtres en faisant leurs équipages, seront tenus conformément à l'Ordonnance du mois d'Août 1681, d'y prendre les garçons dont ils auront besoin pour servir de mousses.

III. Si cependant lesdits capitaines & maîtres ont fait leur équipage entier, ou partie d'icelui, dans une autre ville que celle où seront lesdits pauvres enfans enfermés, ils ne seront point tenus de prendre lesdits enfans: Veut Sa Majesté qu'ils prennent la quantité de mousses dont ils auront besoin, dans le lieu où ils auront engagé les matelots, & ce par proportion au nombre qu'ils en auront levé.

IV. Lorsque lesdits hôpitaux ne pourront point fournir de jeunes garçons pour servir de mousses, les propriétaires, capitaines & maîtres des bâtimens, seront tenus de prendre les mousses par préférence, parmi les enfans des Officiers-mariniers & matelots, & lesdits propriétaires, capitaines & maîtres seront libres de choisir ceux qu'ils estimeront les plus propres pour être embarqués sur lesdits bâtimens, sans qu'il puisse leur en être donné pour quelque cause & prétexte que ce soit.

V. Les Officiers des classes des ports où lesdits bâtimens seront expédiés, feront mention sur les rôles d'équipages, du folio & numero desdits mousses; & en cas que ce soit leur premier voyage, & qu'ils n'ayent point été portés sur le regiftre des mousses, ils feront mention sur lesdits rôles, par rapport à ceux qui auront été tirés des hôpitaux, du nom de l'hôpital dont ils seront sortis, & par rapport aux autres, du nom, surnom & profession de leur pere.

VI. Les dispositions contenues en la présente Ordonnance, seront exécutées dans tous les ports de Flandre, pays conquis & reconquis, Picardie, Normandie, Bretagne, Poitou, pays d'Aunis, Provinces de Saintonge & de Guyenne, & dans les ports de Bayonne & de St. Jean de Luz, excepté dans celui des Sables d'Olonne,

par rapport aux navires destinés pour la pêche de la Morue, sur lesquels les Mousses continueront d'être embarqués, ainsi & de la même maniere qu'il s'est pratiqué jusqu'à présent.

Mande & ordonne Sa Majesté à Monf. le Comte de Toulouse, Amiral de France, & aux Intendans de la Marine & des Classes, de tenir la main, chacun en droit soi, à l'exécution de la présente Ordonnance, qui sera lue, publiée & registrée dans les Amirautés de Ponant, & affichée par-tout où besoin sera. Fait à Versailles le quinzieme Août mil sept cent trente-deux. *Signé* LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX. Et scellé.

ORDONNANCE DU ROI,

Concernant l'embarquement des mousses sur les bâtimens marchands du port de la Rochelle.

Du 16 Septembre 1733.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ étant informée des abus qui se pratique par rapport aux mousses qui doivent être pris de l'hôpital établi dans la ville de la Rochelle, conformément à l'Ordonnance de la Marine, du mois d'Août 1681, & à son Réglement du 15 Août 1732, & désirant y pourvoir, elle a ordonné & ordonne ce qui suit.

ARTICLE PREMIER.

Il sera permis par préférence, pour servir en qualité de mousse sur les bâtimens de mer qui seront équipés dans le port de la ville de la Rochelle, des pauvres enfans enfermés dans l'hôpital de ladite ville, pourvû qu'ils ayent l'âge de douze ans accomplis, & qu'ils soient assez forts pour être embarqués.

II. Lesdits enfans seront remis aux armateurs des vaisseaux, habillés de hardes neuves, avec quatre chemises au moins, moyennant les deux mois d'avance que lesdits armateurs payeront audit hôpital, à raison de cinq livres par mois pour ceux qui auront depuis douze ans accomplis jusqu'à quinze ans accomplis, & de six livres aussi par mois pour ceux qui auront seize ans & au-dessus, & les directeurs dudit hôpital délivreront leurs certificats comme lesdits enfans ont été enfermés dans ledit hôpital, & sont donnés pour servir de mousses sur les vaisseaux équipés par lesdits armateurs; lesquels seront tenus de leur part, de demander lesdits mousses ausdits directeurs, huit jours au moins avant de les embarquer, afin qu'ils ayent le temps de leur faire faire les hardes & linges nécessaires.

III. Les directeurs dudit hôpital seront obligés de justifier de l'âge desdits pauvres, donnés par eux pour mousses, par leurs extraits baptistaires, & en cas de contestation pour raison de ce, ou par rapport aux hardes, & aux autres dispositions contenues dans la présente Ordonnance, Sa Majesté les renvoye pardevant le Lieutenant de l'Amirauté de la Rochelle, pour décider lesdites contestations sommairement, & sans frais.

IV. En cas qu'il ne puisse être fourni dudit hôpital, de pauvres enfans de l'âge & de la qualité mentionnés dans les articles ci-devant, les directeurs dudit hôpital seront tenus d'en donner certificat gratis aux armateurs desdits bâtimens; & faute par eux d'y satisfaire, ils pourront être sommés par lesdits armateurs, de leur donner ledit certificat, & ladite sommation, vingt-quatre heures après qu'elle aura été faite, vaudra ausdits armateurs comme s'ils avoient le certificat desdits directeurs.

V. Il n'y aura que les pauvres enfans enfermés dans ledit hôpital, qui auront la préférence pour ledit embarquement en qualité de mousses, sans que les autres pauvres enfans de la ville puissent être embarqués en leur place, quoique porteurs de certificats des directeurs dudit hôpital, ausquels Sa Majesté défend d'en donner de pareils; faisant aussi défenses aux capitaines des bâtimens de les embarquer, à peine de cent livres d'amende.

Défend Sa Majesté, sous la même peine de cent livres d'amende, aux capitaines desdits bâtimens, propriétaires & armateurs d'iceux, de payer aucunes sommes de deniers en telle maniere & en telle sorte que ce soit, au

receveur dudit hôpital, ni à aucunes autres personnes, pour les mousses qui n'auront pû être fournis par ledit hôpital, soit parce qu'il n'y en aura pas au-dessus de l'âge de douze ans ou autrement.

VII. Enjoint Sa Majesté aux Officiers des Classes de la Rochelle, de faire mention à côté du nom des mousses qui auront été donnés par l'hôpital de ladite ville, de la date du certificat des directeurs d'icelui; lequel leur sera représenté par les armateurs, capitaines ou maîtres des navires; & ensuite ledit certificat par eux rendu, à l'effet d'être joint au rôle d'équipage dudit vaisseau, & déposé avec ledit rôle au Greffe de l'Amirauté, en la maniere accoutumée, sans aucuns frais ni droits.

VIII. Les Officiers des Classes donneront avis au Procureur du Roi de l'Amirauté, des contraventions à la présentes Ordonnance, lesquelles seront poursuivies à la requête dudit Procureur du Roi, & les Sentences qui interviendront contre les délinquans; seront exécutées pour les condamnations d'amende, nonobstant l'appel, & sans préjudice d'icelui, sans qu'il puisse être accordé de défenses.

IX. Ceux qui appelleront desdites Sentences, seront tenus de faire statuer sur leur appel, & de le mettre en état d'être jugé définitivement dans un an, du jour & date d'icelui, sinon & à faute de ce faire, ledit temps passé, lesdites Sentences sortiront leur plein & entier effet, & les amendes seront distribuées conformément ausdites Sentences, & les dépositaires d'icelles, bien & valablement déchargés.

X. Et sera au surplus l'Ordonnance du 15 Août 1732, concernant l'embarquement des mousses sur les bâtimens marchands des ports du Ponant, exécutée selon sa forme & teneur.

Mande & ordonne Sa Majesté à Monf. le Comte de Toulouse, Amiral de France, & aux Intendans de la Marine & des Classes, de tenir la main, chacun en droit soi, à l'exécution de la présente Ordonnance, qui sera lue, publiée & regiſtrée au Greffe de l'Amirauté de la Rochelle, & affichée par-tout où besoin sera. Fait à Versailles, le seize Septembre mil sept cent trente-trois. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX.

ORDONNANCE DU ROI,

Concernant l'embarquement des mousses au port de la Rochelle.

Du 15 Juillet 1725.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ s'étant fait représenter l'Ordonnance qu'elle a rendue le 15 Août 1732, au sujet de l'embarquement des mousses sur les bâtimens marchands armés dans les ports du Ponant, & celle du 16 Septembre 1733, concernant particulierement les mousses embarqués sur les navires expédiés au port de la Rochelle, & étant informée que nonobstant les dispositions portées par lesdites Ordonnances, suivant lesquelles la faculté attribuée aux hôpitaux de fournir des sujets pour les places de mousses devoit être exercée, de maniere qu'elle ne préjudiciât point à l'augmentation du nombre des matelots, & qu'elle n'exclut pas les enfans des gens de mer, de l'embarquement en ladite qualité de mousses; il est néanmoins arrivé que ces vues n'ont point été remplies, & que les abus pratiqués auparavant ont continué; à quoi désirant pourvoir, Sa Majesté a ordonné & ordonne qu'il ne pourra à l'avenir, être fourni par l'hôpital de la Rochelle, aucun enfant pour être embarqué en qualité de mousses sur les navires armés audit port, qu'en cas que les capitaines desdits navires n'ayent pas employé en ladite qualité, un nombre suffisant d'enfans de matelots & autres gens de mer, pour remplir le nombre des mousses qu'ils sont tenus d'embarquer à proportion de la force de leurs équipages, l'intention de Sa Majesté étant que lesdits enfans des matelots & autres gens de mer, soient préférés à ceux des hôpitaux, pourvu que l'état de leurs peres soit justifié par un certificat des Commissaires de la Marine, ou autres Officiers chargés du détail des Classes. Veut Sa Majesté qu'il soit fait mention sur les rôles d'équipages, ensuite du nom de chaque mousse, de la qualité & profession de leur pere.

Mande & ordonne Sa Majesté à Monf. le Duc de Penthievre, Amiral de France, à l'Intendant de la Marine du port de Rochefort, & au Commissaire de la Marine établi à la Rochelle, de tenir la main à l'exécution de la présente Ordonnance qui sera regiſtrée au Greffe de l'Amirauté de la Rochelle. Fait à Compiegne le 15 Juillet mil sept cent cinquante-deux. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, ROUILLÉ.

ARTICLE VII.

LE maître qui débauchera un matelot engagé à un autre maître, sera condamné en cent livres d'amende, applicable, moitié à l'Amiral, & moitié au premier maître, lequel reprendra le matelot si bon lui semble.

LA peine du matelot qui s'engage à deux maîtres n'est pas ici exprimée, il y est seulement question de celle qu'encourt un maître qui débauche un matelot engagé à un autre maître.

Elle est, aux termes de cet article de 100 liv. d'amende applicable, moitié à M. l'Amiral & l'autre moitié au premier maître.

Eu égard à la différence des monnoyes, cette amende est moindre que celle de 25 liv. prononcée à ce sujet par l'article 48 de l'Ordonnance de la Hanse Teutonique; aussi est-elle augmentée par les nouveaux Réglemens. V. l'article 3, tit. 7 des matelots *infrà*.

Notre article ajoute que le premier maître pourra reprendre le matelot si bon lui semble, & cela avoit déjà ainsi été réglé avec justice par l'Ordonnance de Wisbuy, article premier.

Ce même article de l'Ordonnance de Wisbuy porte de plus, que ce premier maître en reprenant le matelot, ne sera pas obligé de lui payer aucuns gages ou loyers pour tout le voyage, si bon lui semble; & l'on peut dire que cette décision est confirmée par l'art. 3 du titre des matelots ci-après, attendu que c'est réellement quitter le premier maître, que de s'engager à un autre.

L'article 48 déjà cité de l'Ordonnance de la Hanse Teutonique, sans parler du droit qu'a le premier maître de revendiquer son matelot, dit simplement que ce matelot lui payera pour dommages & intérêts, la moitié des gages que le second lui aura promis.

Mais on ne voit nulle part la peine que doit subir le matelot à l'égard du second maître à qui il aura caché qu'il a été déjà engagé à un autre. Elle doit donc consister dans une amende & en des dommages & intérêts à l'arbitrage du Juge, dans le cas où le premier maître reprendra le matelot; car s'il ne le reprenoit pas, le second maître n'auroit évidemment rien à prétendre.

Pour la peine du matelot déserteur, telle que les derniers Réglemens l'ont fixée, voir les observations sur ledit article 3 du titre des matelots.



ARTICLE

ARTICLE VIII.

IL verra avant que de faire voile si le vaisseau est bien lesté & chargé, fourni d'ancres, agrêts & apparaux, & de toutes choses nécessaires pour le voyage.

C'EST assez inutilement que le Commentateur s'est attaché à expliquer ces mots, *lesté*, *chargé*, *ancres*, *agrêts & apparaux*, & plus inutilement encore qu'il a observé que ce seroit une imprudence inexcusable de la part du maître, d'attendre qu'il fût en pleine mer pour examiner si son navire est dans l'état qu'il doit être.

Il s'en faut bien au reste que les soins que le capitaine doit se donner pour l'équipement du navire, dont le commandement lui est confié, soient bornés à ce qui est prescrit par cet article; c'est-à-dire, que ce n'est pas seulement au moment que le navire est prêt à faire voile, que le capitaine doit s'assurer de toutes ces choses. Il est supposé avoir vu tout cela en détail auparavant; & cela doit être en effet, à moins qu'il ne soit établi maître tout nouvellement par remplacement d'un autre; mais alors cet autre est censé aussi avoir vu tout ce qui s'est fait pour l'armement.

Il est de regle & d'usage, que dès que le capitaine ou maître est choisi, & que ses conventions sont faites, il fasse la visite du navire qu'il doit commander pour reconnoître ce qu'il y a à y faire, & y faire travailler convenablement *à l'instar* du capitaine de haut-bord. Comme lui il doit veiller au radoub & tenir la main à ce qu'il se fasse avec soin & exactitude. Ordonnance de 1689, liv. premier, tit. 3, art. 8, & tit. 7, art. 5 & 6.

Comme lui encore, lorsque le vaisseau sortira de la carenne & du port pour aller en rade, il sera dessus, afin de pourvoir à sa sûreté & de lui donner un bon mouillage en lieu sûr & commode. Même titre 3, art. 5 & 10, & tit. 7, art. 11; ce qui avoit déjà été ainsi prescrit par diverses Ordonnances particulieres, notamment par celle du 20 Août 1676, à peine de cassation.

Il doit de même visiter les cordages, voiles & autres agrêts & apparaux, & ceux de rechange, les vivres & autres approvisionnemens du vaisseau. Même tit. 3, art. 4 & 9, & tit. 7, art. 10 & 12 de ladite Ordonnance de 1689.

En un mot dès qu'il est nommé pour commander un navire, c'est à lui à veiller par lui-même & par ses officiers, à tout ce qui concerne l'équipement, l'avituaillement & le chargement du navire.

Et parce que tout cela, aussi-bien que ce qui regarde la conduite du navire & la direction de son chargement, exige autant de sagesse & de fidélité, que de capacité & d'expérience au fait de la navigation, l'Ordonnance de la Hanse Teutonique article 15, a défendu *à tout bourgeois de prendre aucun maître, sans lui faire au préalable exhiber son attestation, & le congé qu'il aura eu par écrit des autres bourgeois qu'il a servi précédemment, à peine de 25 écus d'amende.*

Les capitaines & autres officiers mariniers sont trop connus aujourd'hui pour qu'on ait besoin de prendre ces précautions avant de les engager.

ARTICLE IX.

DEMEURERA responſable de toutes les marchandiſes chargées dans ſon bâtiment, dont il ſera tenu de rendre compte, ſur le pied des connoiſſemens.

C'EST au maître du navire que ſont confiées les marchandiſes qui y ſont chargées; c'eſt donc à lui à en répondre, ſauf les accidens maritimes non procédans de ſon fait ou de ſa faute, ou de ſes gens; & par conſéquent à les livrer aux termes des connoiſſemens qui forment à cet égard ſon engagement ſpécifique. Il eſt tenu de toute faute procédant de ſon fait ou de ſa négligence, même de la faute appellée très-légere; de maniere qu'il n'y a que le cas fortuit qui puiſſe l'excuſer. *Leg. 3â. §. 1°. ff. nautæ, &c. & leg. 5â. ff. eodem* Stypmannus *ad jus maritimum cap. 10. n. 189, & ſeq. fol. 517, & cap. 15, n. 322 & ſeq. fol. 556.* Caſa regis diſc. 19, n. 33. Stracha *de nautis part. 2, n. 4.*

Et c'eſt à lui à prouver le cas fortuit. Peckius *ad leg. 3âm. ff. nota. &c. §. 3, n. 9, fol. 34,* & *ibi* Vinnius. Stypmannus *loc. cit. fol.* 557. n. 345 & ſuiv. *Caſa regis diſc. 23.* n. 8. Ces mêmes auteurs ajoutent que ſi la partie adverſe du maître ſoutient que le cas fortuit eſt arrivé par ſa faute, c'eſt à elle alors à le prouver, parce que c'eſt une exception qui la rend demandreſſe en cette partie.

C'eſt une faute de ſa part dont il doit répondre, ſi ſans néceſſité, il charge ſur un autre navire moins bon que le ſien, les marchandiſes qui lui ont été confiées. *Leg. 13â. ff. locati conducti, & leg. 10â. §. 1 ff. ad legem Rhodiam.* L'autre navire dans lequel il les auroit placées fût-il même meilleur que le ſien. Stypmannus *ad jus maritimum cap. 10 n. 215, fol.* 518. Kuricke, *ad jus Hanſeaticum*, art 16, tit. 3, n. 6, *fol.* 724. Cependant ſi les deux navires périſſent, il n'y a plus alors de dédommagement à prétendre contre lui. *Dictâ lege 10â. §. 1 ff. ad legem Rhodiam.* Stypmannus *ibid.* Peckius & Vinnius *in dictâ lege fol.* 286 & 287.

Cette reſtriction au reſte n'eſt pas incompatible avec la diſpoſition de l'art. 32, tit. des aſſurances *infrà*, qui paroît fournir un argument contraire. En effet le principe de déciſion eſt différent; ſavoir que l'aſſureur a voulu préciſément partager les riſques, & que le contrat d'aſſurance *eſt ſtricti juris.* Il ſuffit donc pour la décharge de l'aſſureur, qu'il n'ait été rien changé ſur les autres navires déſignés; au lieu qu'ici, par rapport au chargeur, navire pour navire, cela doit lui être égal, dès que tous deux ont péri, il auroit perdu tout de même, quand il n'y auroit pas eu de changement de navire.

Mais tout ceci a beſoin peut-être de développement.

Il eſt ſûr que le maître ne peut, ſans néceſſité, mettre ſur un autre navire les marchandiſes qu'il s'eſt chargé de conduire dans le ſien, & que ſi elles ſe perdent il en eſt reſponſable, ayant choiſi un navire moins bon que le ſien, à moins que ſon propre navire n'ait péri comme l'autre. C'eſt la diſpoſition de la loi 10 déjà citée *ff. ad legem Rhodiam.*

La raiſon de la reſtriction en eſt rendue par Vinnius ſur Peckius, *fol.* 286 en ces termes. *Cujus rei ratio hæc eſt, quod æque perituræ erant merces meæ, & ſi in deteriorem illam navim tranſlatæ non fuiſſent. Nullum enim videtur nauta meis mercibus damnum dediſſe, quas conſtat æquè fuiſſe perituras.*

A cela il n'y a rien à dire; mais comme la loi ne parle que d'un navire d'une moindre qualité & bonté, s'enſuit-il par argument contraire, que le maître puiſſe ſubroger à ſon navire un autre auſſi bon, ou même meilleur que le ſien, ſans courir aucun riſque ? Peckius *ibid.* & *fol.* 287, trouve la queſtion problématique, & néanmoins il ſe détermine avec raiſon contre le maître, s'il en a uſé de la ſorte ſans néceſſité, ou ſans le conſentement du chargeur.

Cela eſt en effet ſans difficulté, ſi le navire dans lequel les marchandiſes ſont renverſées, eſt commandé par un autre maître; ſoit parce que le maître qui a pris des marchandiſes ſur ſon navire, s'eſt ſoumis de les conduire lui-même à leur deſtination, convention à laquelle il ne lui a pas été permis de déroger; ſoit parce que le marchand chargeur, lui ayant donné ſa confiance, à raiſon de ſon expérience qui lui étoit connue, ou autrement, le changement de capitaine n'a pu ſe faire à ſon préjudice ſans ſon aveu.

Le doute ne pourroit donc reſter que pour le cas où le maître changeant de navire ſe chargeroit lui-même de le conduire; mais cela ſe faiſant tout de même ſans néceſſité ou ſans l'aveu du chargeur, je n'excuſerois pas le maître, & je le rendrois également reſponſable de la perte qui ſurviendroit, comme n'ayant pu faire ce changement de navire ſans manquer à ſon engagement, qui étoit tout à la fois, & de conduire les marchandiſes & de les conduire dans ſon navire.

Toutefois cela ne doit s'entendre qu'avec la reſtriction ci-deſſus, qui ſuppoſe la perte des deux navires; attendu qu'en ce cas c'eſt tout comme s'il n'y eût pas eu de changement de navire; & cependant l'excuſe du maître ceſſeroit, ſi du naufrage de ſon navire, il arrivoit que l'on ſauvât les marchandiſes en tout ou partie.

Dans le cas de néceſſité au contraire; c'eſt-à-dire, lorſque le navire a fait naufrage, ou qu'autrement il eſt hors d'état de continuer ſon voyage; que le maître puiſſe prendre un autre navire auſſi bon que le ſien, ſans qu'il y ait rien à dire; cela n'eſt pas douteux, conformément à l'avis de Peckius *ibid.* mais pourra-t-il en prendre un ou pluſieurs de moindre force, & en particulier des barques ou gabares ? Je ne le crois nullement, & je tiens qu'il ne le peut qu'à ſes riſques, à moins que les marchands chargeurs n'y conſentent. Il ne lui eſt pas permis en effet de diſpoſer de leurs marchandiſes ſans leur aveu, & d'aggraver ainſi leur condition, en chargeant leurs effets dans des bâtimens d'une ſûreté moindre que celle que leur préſentoit ſon navire. A joindre l'intérêt qu'ils ont de recourir contre leurs aſſureurs, ou s'ils n'en ont pas encore, de ſe faire aſſurer. V. *infrà* art. 11, tit. du fret ou nolis.

Sur la queſtion de ſavoir ſi le connoiſſement engage le capitaine à rendre les marchandiſes telles qu'elles y ſont énoncées préciſément & ſans reſtriction, V. *infrà* liv. 3, tit. 2, art. 2.

Il ne faut pas oublier que le propriétaire du navire eſt tenu des faits & des engagemens de ſon capitaine; mais que ce n'eſt que juſqu'à concurrence du navire & du fret. *Infrà* art. 2, tit. 8.

ARTICLE X.

SERA tenu d'avoir un regiſtre ou journal coté & paraphé en chaque feuillet par l'un des principaux intéreſſés au bâtiment, ſur lequel il écrira le jour qu'il aura été établi maître, le nom des officiers & matelots de l'équipage, le prix & les conditions de leur engagement, les payemens qu'il leur fera, ſa recette & ſa dépenſe concernant le navire, & généralement tout ce qui regarde le fait de ſa charge, ou pour raiſon de quoi il aura quelque compte à rendre, ou quelque demande à faire.

OUTRE le regiſtre ou journal preſcrit par cet article, le capitaine doit encore ſuivant l'uſage, avoir un journal de route ſur lequel il fait mention de tout ce qui lui eſt arrivé ou qu'il y a vu de remarquable durant le cours de ſon voyage.

Mais ſur ce premier regiſtre ou journal, il n'eſt plus néceſſaire qu'il écrive le jour qu'il a été établi maître, ni les noms des officiers & matelots de ſon équipage, non plus que le prix & les conditions de leur engagement, & les avances qu'ils ont reçus; parce que tout cela eſt conſtaté par le rôle d'équipage qui leur doit être délivré par le Commiſſaire aux Claſſes, & dont il eſt obligé de dépoſer un double en forme au Greffe de l'Amirauté, ſans quoi les Officiers de l'Amirauté ne lui feroient pas délivrer un congé & les autres expéditions néceſſaires pour ſon départ. Article 8 du Réglement de Strasbourg du 24 Octobre 1681; art. 18 & 19, tit. premier, liv. 8 de l'Ordonnance de 1689. Cet article a lieu tout de même pour la navigation au petit cabotage. Art. 10 du Réglement du 23 Janvier 1727, qui en cas de contravention, aſſujettit le commis à la délivrance des congés à une amende de 500 liv. & les Officiers de l'Amirauté à la peine de l'interdiction.

Du reſte, comme il fait aujourd'hui les fonctions de l'écrivain, il doit obſerver ce qui eſt preſcrit à ce ſujet au titre de l'écrivain ci-après, avec les modifications qui y ſeront apportées.

ARTICLE XI.

SI toutefois il y avoit dans le navire un écrivain chargé, du conſentement du maître, de tenir état de tout le contenu en l'article précédent, le maître en ſera diſpenſé.

IL n'eſt pas d'uſage d'établir un écrivain ſur les navires marchands, c'eſt une dépenſe que les propriétaires & armateurs de navires ont épargnée ſuivant la faculté que cet article leur en a laiſſé; car en diſant *ſi toutefois il y avoit dans le navire un écrivain*, c'eſt leur avoir permis de n'y en pas mettre.

Au lieu d'un écrivain en titre, il eſt tel armateur qui place ſur ſon navire un directeur de la cargaiſon. Alors le capitaine eſt borné à la conduite du navire & au ſoin de la navigation.

Quelquefois auſſi on lui donne un aſſocié ou adjoint à la vente de la cargaiſon & à l'achat des effets de retour; mais l'expérience a aſſez fait voir que les choſes n'en vont pas mieux, l'un ſe déchargeant ſur l'autre des fautes qui peuvent arriver.

ARTICLE XII.

FAISONS défenſes aux maîtres & patrons de charger aucunes marchandiſes ſur le tillac de leurs vaiſſeaux, ſans l'ordre ou conſentement des marchands, à peine de répondre en leur nom de tout le dommage qui en pourroit arriver.

ON comprend en effet que des marchandiſes ſur le tillac courent trop de riſques dans une logue navigation, & même dès que le navire eſt obligé de prendre le large ne pouvant plus ranger les côtes. Ainſi c'eſt à juſte titre qu'il eſt défendu au maître ou patron, conformément au ch. 183 du Conſulat, de charger aucunes marchandiſes ſur le tillac, ſi ce n'eſt du conſentement exprès des marchands, (lequel conſentement doit naturellement être prouvé par écrit ſi la marchandiſe excede la valeur de 100 liv.) ſur peine de répondre en ſon nom de tout le dommage qui en pourra arriver.

Dans la navigation au petit cabotage, cet article néanmoins n'eſt pas obſervé, même à l'égard des marchandiſes ſujettes à être extrêmement avariées par les coups de mer. Tous les jours on voit des ſacs de farine chargés à Marans pour cette ville, ou pour Rochefort, ſoit dans des bateaux ſans pont, ſoit ſur le tillac des bateaux pontés; & quoique ces farines ſoient fort ſouvent avariées, l'uſage de les charger de cette maniere a toujours été toléré, en conſidération que s'il en étoit autrement, le fret de ces bâtimens ſeroit beaucoup plus conſidérable.

Il y eut une conteſtation, il y a quelques années, au Siege de l'Amirauté de cette ville, au ſujet de quantité de ſacs de farine qui avoient été ainſi chargés à Marans ſur le tillac d'un bateau, & qui avoient été jettés à la mer pour éviter le naufrage du bateau. Ceux dont les farines avoient été chargées ſous le pont, prétendoient qu'ils étoient diſpenſés de contribuer au jet de celles qui étoient ſur le tillac, ſe fondant ſur cet article & ſur le treizieme du titre 8, livre 3.

Par Sentence du 28 Septembre 1747, rendue au profit de René Riquet, Boulanger, demeurant à Rochefort, contre Philippe-Fete Narbonneau le jeune, marchand de la Motte St. Heraye en Poitou; ledit Narbonneau, attendu la notoriété de l'uſage, fut condamné de contribuer au jet en queſtion au *prorata* de la valeur des quarante-ſept ſacs de minot qu'il avoit dans le bateau, conjointement avec les autres marchands chargeurs, & avec le propriétaire

du bâtiment pour la moitié de sa valeur & du fret. Cette Sentence, dont il n'y a point eu d'appel, a depuis servi de regle en pareil cas.

ARTICLE XIII.

LES maitres seront tenus, sous peine d'amende arbitraire d'être en personne dans leur bâtiment lorsqu'ils sortiront de quelque port, havre ou riviere.

IL a été déjà observé sur l'article 8, qu'à l'exemple du capitaine de haut-bord, le maître d'un navire marchand doit s'y trouver en personne, lorsqu'il est question de le mener en rade, de lui donner un bon mouillage & de le mettre en sûreté.

Celui-ci en confirmant la proposition, veut qu'il en soit de même lorsqu'il s'agira de faire sortir le bâtiment de quelque port, havre ou riviere, & cela à peine d'amende arbitraire contre le capitaine qui manquera à un devoir aussi essentiel; c'est-à-dire, que l'amende sera plus considérable selon les avaries que le navire aura souffert, ce qui n'empêchera pas néanmoins que le capitaine ne soit tenu indéfiniment des dommages & intérêts qui en seront résultés.

Mais le navire une fois en rade & sur ses ancres, le maître n'est point obligé de s'y tenir assiduement, en quoi il differe du capitaine de vaisseau du Roi, qui, suivant l'article 16, tit. 7, livre premier de l'Ordonnance de 1689, ne peut plus le quitter pendant la nuit ni coucher à terre, ou sur quelqu'autre vaisseau, à peine d'interdiction, & de plus grande s'il y échet; ce qui avoit déjà été ainsi réglé par les Ordonnances particulieres des 30 Janvier 1668, 16 Mars 1669 & 6 Mars 1671.

La raison de différence est, que le Capitaine du haut-bord, quoiqu'il ne soit pas chargé comme celui d'un vaisseau marchand, du soin de veiller au chargement des marchandises, des vituailles & de tout ce qui est nécessaire pour l'équipement du navire, est obligé essentiellement de veiller à la conservation de son vaisseau qui est un objet autrement précieux. Malgré cela néanmoins, les maîtres vigilans sont exacts à se rendre coucher à bord dès qu'on a commencé de charger le navire. C'est aussi ce que recommande le droit Hanséatique, titre 3, article 3, *& ubi* Kuricke *fol. 704. idem casa Regis disc. 23, n. 69.*

Pour le temps de guerre, il y a même sur cela une Ordonnance du 24 Août 1712, à l'égard des vaisseaux en rade. Ce qui donna lieu à cette Ordonnance, c'est que des navires avoient été enlevés dans la rade de la Rochelle par des corsaires.

La voici. » Sa Majesté étant informée que des corsaires ennemis, ont » enlevé dans la rade de la Rochelle plusieurs navires marchands qui étoient » mouillés, parce qu'ils n'avoient à bord aucuns Officiers pour les défendre; » & Sa Majesté estimant nécessaire de remédier à un abus aussi considérable, » qui pourroit entraîner la perte du commerce maritime s'il n'y étoit pourvu, » Sa Majesté a ordonné à tous capitaines & maîtres de navires & autres

» officiers ſubalternes de coucher à bord des bâtimens ſur leſquels ils ſer-» viront, lorſqu'ils ſeront mouillés dans les rades, à peine de perdre leurs » appointemens & d'être mis en priſon pendant trois mois. Fait Sa Majeſté » très-expreſſes inhibitions & défenſes, ſous les mêmes peines aux officiers » ſubalternes de ſortir desdits navires pendant le jour, ſans permiſſion des » capitaines ou maîtres. Mande & ordonne Sa Majeſté à Mr. le Comte de » Toulouſe, Amiral de France, de tenir la main à l'exécution de la préſente » Ordonnance, & aux Intendans, Commiſſaires de la Marine & des Claſſes, « & aux Officiers de l'Amirauté de la faire lire, enregiſtrer, publier & afficher » par-tout où beſoin ſera. Fait à Fontainebleau le 24 Août 1712. Signé Louis. » Et plus bas, Phelypeaux. Et ſcellé.

ARTICLE XIV.

DÉFENDONS d'arrêter pour dettes civiles les maîtres, patrons, pilotes & matelots, *étant à bord* pour faire voile, ſi ce n'eſt pour les dettes qu'ils auront contractées pour le voyage.

LA faveur du commerce maritime, & l'intérêt que tant de perſonnes ont ordinairement à ce que le voyage d'un navire ne ſoit pas retardé, exigeoient naturellement qu'il ne fût pas en effet retardé par un intérêt purement civil, particulier & non-privilégié; & c'eſt à quoi cet article a pourvu conformément à la loi 3, *cod de navicularis*, à la loi unique, *cod. de nundinis*, & plus particulierement ſur l'article 6 de l'Ordonnance de Wisbuy, qui eſt conçu en ces termes. *Il eſt inhibé d'arrêter & prendre priſonnier le maître, le pilote ou matelots dans le navire pour dette civile, lorſqu'ils ſont prêts de faire voile : mais*, eſt-il ajouté, *le créancier pourra faire exécuter, ſaiſir & vendre ce qu'il trouvera dans le navire appartenant à ſon débiteur.*

Cela avoit déjà auſſi été jugé de la ſorte au Parlement de Paris, par Arrêt du 2 Mai 1545, rapporté par Laurent Bouchel dans ſa bibliotheque du droit François, *verbo*, commandement de payer; cet Arrêt ayant déclaré nulle & tortionnaire la capture d'un débiteur dans un navire pour dette civile, *quaſi*, dit l'auteur, *interpellatus non opportuno loco. idem* le ch. 275 du Conſulat, & Kuricke queſt. 27, pag. 885, avec les autorités qu'il cite.

Il eſt à obſerver néanmoins que toutes ces autorités ne regardent préciſément que l'Arrêt & empriſonnement fait dans le navire chargé & prêt à faire voile; ainſi ſuivant la maxime, *exceptio firmat regulam in cœteris*, il eſt naturel de conclure, que l'Arrêt en toute autre circonſtance peut être valablement fait. Je croirois pourtant que ces mots, *étant à bord*, ne doivent pas tellement être pris à la lettre qu'ils ne puiſſent s'entendre, du cas des dernieres chaloupes, où le capitaine s'embarque avec le reſte de ſes gens; & qu'ainſi qu'ils ſoient déjà embarqués dans ces chaloupes, ou qu'ils ſoient encore ſur le quai à ce deſſein, ils ne peuvent être arrêtés pour dette civile, attendu que dans ces circonſtances, c'eſt tout comme s'ils étoient à bord.

Mais comme la défenſe n'eſt faite que pour les dettes civiles, ce ſera toute autre choſe, s'il s'agit de crime ou d'une dette qui procede de crime. De maniere que le capitaine ou le matelot pourra être arrêté à bord en quelque temps que ce ſoit, non-ſeulement en vertu d'un décret de priſe de corps; mais encore en conſéquence ou d'une proviſion décernée contre lui, ou d'une Sentence qui l'aura condamné au payement d'une ſomme pour réparation civile, ou enfin d'une condamnation aux dépens, ſoit qu'ils tiennent lieu d'intérêts civils ou autrement, le tout en matiere criminelle.

Notre article excepte auſſi en matiere civile, les dettes contractées pour raiſon du voyage, & cela parce que ces dettes ſont privilégiées & proviſoires, telles que ſont celles cauſées pour hardes & vêtemens achetés à l'occaſion du voyage, ou pour achat d'effets & marchandiſes payables comptant.

Je ne parle point, en ce qui concerne les officiers mariniers & matelots, de dettes qu'ils auront contractées pour dépenſe de bouche faite au cabaret, parce que de tout temps il a été défendu aux taverniers ou hôteliers de donner à manger chez eux ou de prêter de l'argent aux mariniers, ſans le conſentement du maître ou capitaine qui en aura répondu, ſur peine de perdre la nourriture qu'ils leur auront fournie, & l'argent qu'ils leur auront prêté. Ordonnance de 1555, & article 63 de celle 1584. *Suprà* liv. premier tit. 12, art. 9.

Il ne pourroit donc y avoir que la dépenſe par eux faite pour leur nourriture avant leur engagement qui fût à leur charge; mais outre qu'il n'y auroit pas à ce ſujet de contrainte par corps contre eux; c'eſt que dans ces occaſions le maître ne manque guere de payer pour eux cette dépenſe, à déduire ſur leurs avances.

Quant à la dépenſe du maître ou capitaine, tant pour ſa nourriture que pour celle des gens de ſon équipage, il n'eſt pas douteux qu'il ne puiſſe être condamné par corps de la payer, & que faute de payement il ne puiſſe être arrêté & conſtitué priſonnier; mais ce ne ſera jamais un ſujet de retardement pour un voyage de long cours, parce que en pareille circonſtance, le propriétaire ou l'armateur payera ſur le champ ou répondra de la dette, ſauf à conteſter au retour du navire, entre ſon capitaine & lui, ſur le point de ſavoir qui d'eux deux en ſera tenu.

Sur quoi eſt à remarquer qu'il eſt de regle, que dès que l'armateur à commencé de nourrir l'équipage à bord, ce qu'on appelle *y faire bouillir la marmite ou chaudiere*, il ne doit plus être permis au capitaine ni aux gens de l'équipage de prendre des repas à l'auberge ou au cabaret, lorſqu'ils viennent à terre, même pour le ſervice du navire, ſans le conſentement de l'armateur, qui ſans cela demeureroit doublement chargé de leur nourriture.

Ainſi ſi le capitaine, s'écartant de cette regle, donne lieu à une action pour le payement de cette dépenſe ſurperflue, faite contre le gré de l'armateur, l'événement retombera ſur lui; & même étant aſſigné avant ſon départ conjointement avec l'armateur, comme c'eſt l'ordinaire, il ſera ſeul condamné, s'il ne juſtifie qu'il n'a agi que du conſentement de l'armateur.

Mais les cabaretiers, bien conſeillés, attendent que le navire ſoit parti pour attaquer l'armateur, comme tenu des faits de ſon capitaine; parce qu'alors

qu'alors étant incertain si le capitaine a tort, on a coutume de condamner par provision l'armateur de payer, sauf à répéter de sa part sur les appointemens du capitaine s'il se trouve dans le cas de supporter cette depense en son nom; à l'effet de quoi il demeure subrogé au privilege du cabaretier ou autre qui a fourni la nourriture, le cas arrivant.

Il faut avouer néanmoins qu'on ne voit s'élever des discussions de cette nature que lorsque la dépense paroît forte & affectée de la part du capitaine; sans cela en effet un armateur auroit mauvaise grace à se plaindre.

Une derniere observation à faire sur cet article, est que comme il ne défend que l'arrêt & l'emprisonnement du débiteur à bord, rien n'empêche le créancier ayant un titre exécutoire, de procéder par voie de saisie & exécution sur les effets de son débiteur, étant dans le navire, conformément à l'article 6 de l'Ordonnance de Wisbuy déjà cité; ce qui doit s'entendre toutefois, d'effets autres que ses hardes & ses armes, puisque ce seroit l'arrêter indirectement que de le priver des secours dont il ne peut se passer dans le voyage.

Cela ne regarde donc que les effets & les marchandises; & alors, parce que le créancier ne peut pas avoir plus de droit que son débiteur, il n'aura la faculté de faire enlever les effets & marchandises du navire qu'en payant la moitié du fret par préalable, suivant l'article 6 du titre du fret ou nolis, sauf à lui à faire supporter à son débiteur la somme qu'il aura payée à ce sujet.

ARTICLE XV.

LE maître avant que de faire voile, prendra l'avis des pilote, contre-maître & autres principaux de l'équipage.

CE que prescrit cet article a été pratiqué de tout temps suivant les Us & Coutumes de la mer, & rien n'est plus juste.

La disposition de l'article 2 des Jugemens d'Oleron sur ce sujet mérite d'être ici rapportée; la voici.

» Si une nef est en un havre, & elle demeure pour attendre son fret & » son temps, quand vient à son départir, le maître doit prendre conseil » avec ses compagnons, & leur dire : *Seigneurs, que vous haiste ce temps* (que » vous semble ce temps) aucuns y aura qui diront, ce temps n'est pas bon, » car il est nouvellement venu, & le devons laisser rasseoir : & les autres » diront, le temps est bel & bon. Lors le maître est tenu de soi accorder » avec la plus grande partie des opinions de ses compagnons; & s'il faisoit » autrement, & la nef se perdoit, il est tenu de rendre la nef ou la somme » qu'elle sera prisée, s'il a de quoi.

De même & en moins de paroles l'art. 14 de l'Ordonnance de Wisbuy.

Le Commentateur a pris, sans en rien dire à son ordinaire, des notes sur ce Jugement d'Oleron, ce qu'il a observé sur le présent article.

Par les articles 1 & 2, du titre du jet, le maître doit tout de même pren-

dre l'avis, tant des marchands que de ſon équipage; & il en faut dire autant de toute circonſtance où il y a quelque réſolution importante à prendre. De ſorte que s'il agit & ſe détermine contre l'avis commun, il ſe rend reſponſable de tous les dommages & intérêts qui en réſulteront; & ſuivant les circonſtances il pourra à ce ſujet être pourſuivi à l'extraordinaire pour lui faire ſubir la juſte peine de ſa témérité.

ARTICLE XVI.

SERA tenu, avant que de ſe mettre en mer, de donner au Greffe de l'Amirauté du lieu de ſon départ, les noms, ſurnoms & demeure des gens de ſon équipage, des paſſagers & des engagés pour les iſles, & de déclarer à ſon retour ceux qu'il aura ramenés, & les lieux où il aura laiſſé les autres.

L'OBLIGATION impoſée au capitaine par cet article, conformément aux 47 & 66 de l'Ordonnance de 1584, de donner avant ſon départ au Greffe de l'Amirauté un état contenant les noms, ſurnoms & demeure des gens de ſon équipage, &c. ſe remplit aujourd'hui, & depuis long-temps, au moyen du rôle d'équipage qu'il eſt obligé de prendre au bureau des claſſes, & dont il doit dépoſer un double au Greffe de l'Amirauté, comme il a été obſervé ſur l'article 10 ci-deſſus.

Ce rôle d'équipage, outre les noms, ſurnoms & demeure du capitaine, des officiers, des matelots, des novices & des mouſſes, fait mention encore de leur ſignalement, de la quotité de leurs appointemens, gages ou loyers, des mois qui leur ont été payés pour avances, & de la retenue qui a été faite ſur chacun des dix deniers pour livre au profit des invalides; les paſſagers enfin & les engagés pour les iſles y ſont auſſi exactement marqués.

Par l'article premier du Réglement du 8 Mars 1722, il eſt défendu aux capitaines d'embarquer aucun matelot qui ne ſoit compris dans le rôle d'équipage; de même à l'égard des paſſagers par l'article 3, le tout à peine de 60 liv. d'amende pour chaque matelot ou paſſager, (pareilles défenſes aux pêcheurs; Réglement du 31 Août 1722;) & l'article 2 leur défend tout de même de débarquer aucun matelot & d'en prendre un autre à ſa place ſans faire faire mention de ce changement au bureau des Claſſes, ſous pareille peine de 60 livres d'amende pour chaque matelot débarqué & remplacé. Toutes ces diſpoſitions ont été renouvellées par la Déclaration du Roi du 18 Décembre 1728, article 1, 2 3 & 4, avec augmentation de l'amende juſqu'à 200 livres pour le cas où le capitaine congédieroit un matelot en pays étranger ſans l'aveu du Conſul ou ſon repréſentant. Il y a auſſi pour les colonies l'article 5 du Réglement du 19 Mai 1745: V. l'article du titre des Matelots.

Il y faut joindre l'article 28 du Réglement du 22 Juin 1753, & l'Ordonnance du 13 Avril 1757, qui a étendu cette police aux armemens en courſe,

à peine contre le capitaine qui aura embarqué des matelots & autres gens de mer, sans les avoir fait inscrire sur le rôle d'équipage, d'être aussi-tôt privé du commandement du navire, sans pouvoir être employé dans le même navire sous quelque dénomination que ce puisse être.

Par rapport aux engagés pour les voyages aux isles de l'Amérique; avant cette Ordonnance, aux termes de celle du 20 Décembre 1670, confirmée par Arrêt du Conseil du 30 du même mois, il falloit charger sur chaque vaisseau destiné pour les isles, deux cavales ou deux vaches ou deux ânesses. Par autre Arrêt du Conseil du 22 Janvier 1671, cette obligation avoit été restreinte à chaque navire de 100 tonneaux & au-dessus, allant à l'Amérique. A l'égard des navires au-dessous de 100 tonneaux, il y avoit obligation d'embarquer deux engagés au lieu & place de chacune cavale ou vache; & par autre Arrêt du 4 Juin de la même année 1671, les armateurs furent déchargés de cette obligation, & soumis seulement à condition de porter aux isles une certaine quantité de farines, suivant les besoins que ces colonies en avoient. Mais comme la Compagnie des Indes Occidentales qui subsistoit encore, n'ayant été supprimée que par Edit du mois de Décembre 1674, avoit le commerce exclusif des isles de l'Amérique, les particuliers pour y aller trafiquer continuerent d'être assujettis à prendre une permission de cette Compagnie, suivant l'Arrêt du Conseil du 10 Septembre 1668; & cette Compagnie n'accordoit cette permission qu'à des conditions trop onéreuses au commerce pour que le Gouvernement n'y fît pas attention.

Ces conditions en effet étoient que les armateurs devoient payer 6 livres par tonneau au départ, & 5 pour cent en nature des marchandises de retour. Le droit de 6 liv. par tonneau fut supprimé par Arrêt du Conseil du 9 Décembre 1669, laissant subsister celui de 5 pour cent des marchandises de retour, qui fut enfin réduit par autre Arrêt du Conseil du 4 Juin 1671, à trois pour cent. Ce droit de trois pour cent est resté dû depuis la suppression de cette Compagnie, & il se perçoit encore aujourd'hui au profit du Roi sous le titre de domaine d'Occident.

Après la suppression de la Compagnie, le commerce aux isles de l'Amérique demeura libre; mais divers abus s'y étant glissés, & sur-tout le commerce étranger s'y étant introduit durant la grande guerre terminée par la paix de Riswik; Louis XIV. pour y remédier jugea qu'il étoit nécessaire de porter le Réglement du 20 Août 1698, qui entr'autres dispositions, ordonna article premier, que nul vaisseau ne pourroit aller à l'Amérique qu'en vertu d'un passe-port de la Cour, qui ne seroit expédié que sur un certificat des Officiers de l'Amirauté du port où le vaisseau seroit en armement, & qu'à certaines autres conditions. Ce passe-port s'expédioit en écriture à la main & étoit envoyé au Receveur du bureau des Fermes pour en faire exécuter les conditions qui avoient rapport aux droits du Roi.

Mais indépendamment de ce passeport, le capitaine du navire étoit obligé de prendre un congé au bureau de M. l'Amiral; & ces deux passe-ports étoient enregistrés conjointement au Greffe de l'Amirauté du lieu de l'armement.

Cet ordre ſubſiſta juſqu'à l'Edit du mois de Février 1716, portant qu'à l'avenir les capitaines de navires ne ſeroient plus obligés d'obtenir des paſſe-ports de la Cour, & qu'il leur ſuffiroit de prendre des congés de l'Amiral pour ces ſortes de voyages comme pour les autres, aux pays où il n'y auroit point interdiction de commerce; diſpenſe qui avoit déjà été accordée proviſoirement quelque temps auparavant. Lettre de M. l'Amiral du 23 Octobre 1715. Cet Edit de 1716 a été rapporté ci-deſſus ſur le titre des congés.

Par l'article premier des Lettres-patentes du mois d'Avril 1717, Sa Majeſté a nommé & fixé le nombre des villes & ports de mer du Royaume où les vaiſſeaux pourront être armés pour les iſles & colonies Françoiſes, qui ſont Calais, Dieppe, le Havre, Rouen, Honfleur, Saint Malo, Morlaix, Breſt, Nantes, la Rochelle, Bourdeaux, Bayonne & Cette. Ce n'eſt que dans ces ports-là qu'il eſt permis d'équiper & expédier des navires pour l'Amérique. Marſeille, Dunkerque & Vannes ont depuis néanmoins obtenu le même privilege par autres Lettres-patentes des mois de Février 1719 & Octobre 1721, confirmées par Arrêt du Conſeil du 3 Septembre 1726. Autre Arrêt du Conſeil du 21 Décembre 1728 pour Vannes; autre encore du 8 Juin 1756, pour Libourne & Cherbourg.

L'article 2 de ces mêmes Lettres-patentes de 1717, porte que les négocians qui armeront des vaiſſeaux dans ces ports, feront leur ſoumiſſion au greffe de l'Amirauté, par laquelle ils s'obligeront ſur peine de 10000 liv. d'amende de faire revenir leurs navires directement dans le port de leur départ, ſauf le cas de relâche forcé, ou autre accident imprévu qui ſera juſtifié par procès-verbaux; de laquelle ſoumiſſion il doit être fourni une expédition au bureau des fermes, ſans quoi le permis de charger ne feroit pas accordé. Mais dans la derniere guerre l'exécution de cet article 2 fut ſuſpendue, & il fut permis aux armateurs de faire retourner leurs navires en tel port du Royaume qu'ils jugeroient à propos. Arrêt du Conſeil du 20 Avril 1744, qui ordonna au ſurplus que cet article 2 feroit exécuté ſelon ſa forme & teneur, auſſi-tôt que la guerre ſeroit finie. De ſorte qu'à la paix la formalité a été rétablie. Mais le Roi par des conſidérations particulieres, accorde quelquefois aux armateurs la diſpenſe de ce même article en les relevant de leur ſoumiſſion; ce qui après s'être fait d'abord par Arrêts du Conſeil ſur Requêtes de la part de ces armateurs, ne ſe fait plus depuis quelques années, que par un ordre du Roi dont le Miniſtre donne avis aux Officiers de l'Amirauté. Depuis à l'occaſion des circonſtances qui annonçoient la guerre avec les Anglois, le Roi a auſſi accordé une diſpenſe générale de l'exécution de cet art. 2. Ordre de Sa Majeſté notifié par la lettre de M. Machault du 19 Avril 1756.

Il faut auſſi avant de mettre un vaiſſeau en armement pour l'Amérique, de même pour toute autre navigation, que l'armateur déclare devant les Officiers de l'Amirauté que le navire lui appartient en tout ou en partie; & dans le cas qu'il n'y a qu'une portion, qu'il la fixe avec énonciation ſpécifique que les autres portions appartiennent à tels & tels, tous François ſans qu'aucun étranger y ait part directement ou indirectement; le tout conformément à l'Ordonnance du 22 Mai 1671, au Réglement du 24 Octobre 1681, art. 4 & 5, aux Lettres-patentes du 17 Janvier 1703, au Réglement du premier Mars 1716 & à l'Ordonnance du 18 Janvier 1717.

C'eſt ce qu'on appelle la déclaration de propriété du vaiſſeau. Bien des gens ſe ſont mal trouvés pour l'avoir omiſe ou pour ne l'avoir pas faite avec ſincérité, lorſqu'il a été queſtion du recouvrement des aſſurances dans la derniere guerre, ſur-tout contre les étrangers qui ſont ordinairement ſcrupuleux obſervateurs des regles.

Il eſt à obſerver néanmoins à ce ſujet que cette déclaration une fois faite, vaut tant pour ce voyage que pour les ſubſéquens, à moins qu'il ne ſurvienne quelque changement dans les co-propriétaires, auquel cas il faut une nouvelle déclaration relative aux changemens, ſans quoi le vaiſſeau eſt réputé appartenir aux mêmes intéreſſés déclarés d'abord.

Pour revenir aux engagés, jugés néceſſaires dans le principe pour peupler & fortifier les colonies; dès que la paix de Riſwik eut rendu la liberté au commerce, Louis XIV. ſe détermina à rétablir l'uſage d'y faire porter des engagés. Dans cette vue il rendit une Ordonnance le 19 Février 1698, portant qu'à l'avenir, ſur tous les vaiſſeaux qui ſeroient expédiés pour les iſles Françoiſes de l'Amérique, il y auroit des engagés; ſavoir, trois ſur ceux de 60 tonneaux & au-deſſous, quatre ſur ceux de 60 juſqu'à 100 tonneaux, & 6 ſur ceux au-deſſus de 100 tonneaux, avec cette exception néanmoins, que ſi parmi ces engagés, il y en avoit qui ſuſſent quelque métier ils paſſeroient pour deux, en conſidération de l'utilité qu'ils pourroient apporter aux colonies.

Par autre Ordonnance du 8 Avril 1699, il fut réglé que ces engagés ne pourroient être admis qu'ils n'euſſent l'âge de 18 ans, & qu'ils ne fuſſent en état de travailler. A l'égard du terme de leur engagement il fut fixé à trois ans en rappellant l'ancien uſage interrompu par l'Arrêt du Conſeil du 28 Février 1670, qui avoit réduit le temps de l'engagement à 18 mois.

La grande guerre qui ſurvint quelque temps après, ne permettant aux armateurs de trouver des engagés que très-difficilement, par autre Ordonnance du 17 Novembre 1706, ils furent diſpenſés d'en envoyer aux iſles, durant le reſte de la guerre, à condition de payer néanmoins entre les mains du Tréſorier de la Marine la ſomme de 60 liv, pour chaque engagé qu'ils n'embarqueroient pas dans leurs navires; diſpenſe qui a été renouvellée durant la derniere guerre, même ſans payer les 60 liv. & cela en conſidération de l'indult que payoient les vaiſſeaux ſous convoi. Lettre de M. le Comte de Maurepas du 18 Janvier 1748; mais à la paix les choſes ont été remiſes ſur le pied qu'elles étoient avant la guerre.

Malgré cette diſpenſe accordée par l'Ordonnance du 17 Novembre 1706, des armateurs ayant continué d'envoyer des engagés, mais d'une qualité peu propre à ſupporter le changement d'air & de nourriture, auſſi-bien que les travaux auxquels ils étoient deſtinés; par autre Ordonnance du 3 Août 1707, il fut réglé que les engagés auroient au moins 18 ans, & ne ſeroient pas au-deſſus de l'âge de 40 ans; qu'ils ſeroient auſſi de la taille au moins de 4 pieds, & en état de travailler; que la reconnoiſſance en ſeroit faite par les Officiers de l'Amirauté des ports où les bâtimens ſeroient expédiés, leſquelles rejetteroient ceux qui ne ſeroient pas de la qualité requiſe & qui ne leur paroîtroient pas de bonne complexion; ce qui a été preſcrit de nouveau, tant par le Réglement du 16 Novembre 1716, que par celui du 15 Novembre 1728, art. 3 & 4 du tit. premier. La même Ordonnance de 1707, ſoumit les capitaines au

payement de la ſomme de 60 liv. pour chaque engagé qui n'auroit pas été fourni ou qui auroit été rebuté aux iſles de l'Amérique, & en outre à une amende de 1000 liv. pour la contravention.

A la paix d'Utrecht, la diſpenſe ayant ceſſé, l'obligation de porter des engagés aux iſles de l'Amérique redevint générale comme avant l'Ordonnance du 17 Septembre 1706; & juſque-là il n'étoit encore point queſtion du Canada; mais comme cette colonie n'avoit pas moins beſoin d'engagés que les autres, pour les travaux qu'il y avoit à y faire, intervint l'Ordonnance du 20 Mars 1714 qui ordonna qu'à l'avenir les vaiſſeaux deſtinés pour le Canada, autrement Nouvelle France, y porteroient des engagés de la même maniere que ceux qui avoient leur deſtination pour les iſles de l'Amérique, ce qui fut renouvellé par le Réglement du 16 Novembre 1716, revêtu de Lettres-patentes du même jour enregiſtrées au Parlement le 22 Décembre ſuivant.

L'exécution en fut néanmoins ſuſpendue peu après, par commutation pendant quelque temps, & voici à quelle occaſion.

La grande réforme faite dans les troupes après la paix d'Utrecht, ayant ſurchargé le Royaume d'une grande quantité de vagabonds ou gens inutiles; M. le Duc d'Orléans, Régent du Royaume, donna différens ordres pour faire paſſer ces vagabonds aux colonies, ſur-tout à la Louiſiane, ſur les vaiſſeaux marchands, où ils tenoient lieu d'engagés. Lettre de M. l'Amiral du premier Juillet 1720. Mais parce qu'il en déſertoit beaucoup par la colluſion des armateurs ou de leurs capitaines, le Roi rendit une Ordonnance le 14 Janvier 1721, portant que les capitaines, du bord deſquels ſe ſauveroient des priſonniers dans le port de leur départ, ſeroient tenus d'en embarquer le double par remplacement à peine de 60 liv. d'amende pour chaque priſonnier qu'ils auroient dû rembarquer, & qu'ils ſeroient condamnés en pareille amende pour chaque priſonnier qui ſe ſauveroit dans les ports où ils pourroient relâcher.

Par une autre Ordonnance du 20 Mai de la même année 1721, il fut permis aux armateurs, auxquels par ordre du Roi il ne ſeroit point confié de paſſagers pour les conduire aux colonies, de payer entre les mains du Tréſorier de la marine 60 liv. pour chaque engagé, que par ce moyen ils étoient diſpenſés d'embarquer. Mais ces arrangemens n'étant que proviſionnels & paſſagers, on en revint peu de temps après à l'exécution du Réglement déjà cité, du 16 Novembre 1716, qui eſt encore aujourd'hui la loi ſubſiſtante à cet égard, à quelques changemens près qui y ont été faits par le dernier Réglement du 15 Novembre 1728.

En interprétation de l'Ordonnance du 19 Février 1698, aux termes de laquelle, un engagé ayant un métier devoit paſſer pour deux; ce qui avoit été confirmé purement & ſimplement par celle du 20 Mars 1714 concernant le Canada; en interprétation, dis-je, de ces Ordonnances, l'article 6, tit. premier dudit Réglement de 1716, a exigé que ce fût un métier utile pour les colonies, tel que celui de maçon, tailleur de pierre, forgeron, ſerrurier, menuiſier, tonnelier, charpentier, calfat ou autre pareillement utile; de maniere que le privilege de paſſer pour deux ne peut avoir lieu par rapport à un engagé dont le métier ſera d'une autre nature. Interprétation qui a été confirmée par Ordonnance du 15 Février 1724, laquelle a ajouté qu'à cet effet les capitaines & propriétaires des vaiſſeaux qui préſenteroient à l'avenir pour

engagés des gens de métier, pour tenir lieu de deux engagés, seront tenus de rapporter un certificat des maîtres de chaque métier pour lequel les engagés seront présentés, portant qu'ils sont capables d'exercer ce métier. Ce qui a aussi été encore renouvellé par l'art. 6, tit. 1 du Rég. du 15 Novembre 1728.

Quant à l'amende pour la contravention, elle avoit déjà été réduite par l'article 11 du Réglement de 1716 à 200 liv. pour chaque engagé non embarqué, payable solidairement par les armateurs & les capitaines; mais jusque-là la preuve de la désertion n'étoit pas excluse. Elle l'a été depuis par ladite Ordonnance de 1724 à cause de la collusion trop à craindre; mais aussi en même temps cette Ordonnance a modéré l'amende à la somme de 60 liv. pour chaque engagé simple, & à 120 liv. pour chaque engagé de métier dont la remise ne seroit pas prouvée avoir été faite aux colonies, ladite amende payable entre les mains du Trésorier de la marine, dans le mois après le retour du navire, solidairement tout de même par l'armateur & le capitaine; faute de quoi une pareille amende de 60 liv. ou de 120 liv. seroit encourue au profit de M. l'Amiral. Cette disposition a aussi été renouvellée par l'art. 10, tit. 1. du Réglement du 15 Novembre 1728.

L'article 11 par un droit nouveau, porte que les particuliers que Sa Majesté destinera à passer en qualité d'engagés dans les colonies, ensemble les officiers, soldats & recrues qui par ses ordres seront embarqués sur les vaisseaux marchands y tiendront lieu chacun d'un engagé; & l'article 12 permet aux capitaines & armateurs qui n'auront pas, au temps du départ de leurs bâtimens, le nombre d'engagés requis, de payer avant le départ pour chacun de ceux qui manqueront, la somme de 60 liv. entre les mains du Commis du Trésorier général de la marine, moyennant quoi & en rapportant la quittance dudit Commis ils seront déchargés.

Mais par l'article 13 cette permission n'a pas lieu pour le Canada & l'isle Royale, où il faut nécessairement que les vaisseaux qui y sont destinés portent le nombre effectif des engagés, prescrit par l'art. 1. dudit Réglement.

Outre ces engagés, il faut encore que sur chaque navire destiné pour les colonies, il y ait des fusils boucaniers ou de chasse, pour être vendus aux habitans desdites colonies. Dans l'origine il y avoit obligation d'en embarquer jusqu'à 12 sur chaque vaisseau. Ordonnance du 23 Septembre 1683. Celle du 26 Décembre 1703 restreignit cette obligation à 6 fusils; mais l'amende pour y manquer étoit portée à 300 livres.

Depuis le Réglement du 16 Novembre 1716, il n'est plus question que de quatre fusils, qui doivent être déposés au magasin du Roi du lieu de la colonie pour lequel le navire est destiné, après avoir été éprouvés; & s'il s'en trouve de rebut, il y a amende de 30 liv. pour chaque fusil rebuté. Article 1, 5 & 6, tit. 2 dudit Réglement de 1716. Du reste il a réduit, art. 11, l'amende pour la contravention à 50 liv. pour chaque fusil non remis dans la colonie; mais la peine est solidaire contre les capitaines & les armateurs.

Les poursuites des contraventions, tant à cet égard qu'au sujet des engagés, doivent être faites à la requête & diligence des Procureurs du Roi des Amirautés, suivant l'article premier du tit. 3; & l'article 2, porte que les amendes qui seront prononcées appartiendront à M. l'Amiral, en conformité de la présente Ordonnance; sur quoi voir *suprà* le tit. 1. de l'Amiral.

Tout cela a encore été renouvellé & confirmé par le dernier Réglement du 15 Novembre 1728, dont l'art. 1 du tit. 3 porte, que les Sentences qui interviendront seront exécutées nonobstant l'appel, & sans préjudice d'icelui jusqu'à 300 liv. malgré toutes défenses de les mettre à exécution.

Et l'article 2, que ceux qui appelleront desdites Sentences, seront tenus de faire statuer sur leur appel, ou de le mettre en état d'être jugé définitivement dans un an, du jour & date d'icelui; sinon & à faute de ce faire, que lesdites Sentences sortiront leur plein & entier effet.

Comme au moyen de ces derniers Réglemens des 16 Novembre 1716 & 15 Novembre 1728, tous ceux qui les ont précédé, concernant les engagés & les fusils boucaniers, sont devenus inutiles, attendu qu'ils renferment toutes les dispositions que le Roi a voulu conserver à ce sujet, il suffira de les transcrire ici à la suite de cet article sans y joindre les autres.

Il est à observer que l'obligation de porter les engagés & les fusils boucaniers, n'est pas pour les voyages à la côte de Guinée, quoique les navires aillent delà aux isles de l'Amérique. Article 1. tit. 1. & art. 1. tit. 2, tant dudit Réglement de 1728 que de celui de 1716.

Par rapport à la Louisiane, le Roi ayant accordé à la compagnie d'occident, depuis Compagnie des Indes, la direction de cette colonie par Lettres-patentes du mois d'Août 1717, & cette Compagnie ayant représentée qu'elle faisoit embarquer sur ses vaisseaux un grand nombre d'habitans avec des fusils de chasse propres pour la colonie ; Sa Majesté par Arrêt de son Conseil du 10 Janvier 1718 la dispensa de l'exécution littérale du Réglement de 1716, jusqu'à ce qu'il en fût autrement ordonné, & cette dispense fut renouvellée par le Réglement du 15 Novembre 1728.

Peu de temps après, le Roi (qui par Arrêt du Conseil du 23 Janvier 1731 & Lettres-patentes sur icelui expédiées le 10 Avril, avoit accepté la rétrocession qui lui avoit été faite par la Compagnie des Indes, de la province de la Louisiane & dépendances, ensemble du privilege exclusif du commerce que ladite Compagnie y faisoit, & qui avoit réuni à son domaine ladite province avec permission à tous ses sujets d'y commercer librement,) pour encourager ce commerce, rendit un nouvel Arrêt en son Conseil le 4 Août audit an 1731 par lequel Sa Majesté dispensa pendant six ans, tous les vaisseaux qui seroient armés & destinés pour cette colonie de la Louisiane, de l'obligation d'y porter des engagés & des fusils; & cette dispense fut renouvellée pour six autres années par ordre du Roi du 15 Juillet 1738, à compter du 4 Août 1737. Comme il n'y a point eu depuis, de prorogation de cette dispense, les vaisseaux destinés pour cette colonie ont été assujettis comme les autres à la regle prescrite au sujet des engagés & des fusils boucaniers.

Pour ce qui concerne l'Isle-Royale, quoiqu'elle soit réputée une dépendance du Canada ou Nouvelle-France, & que les armateurs des vaisseaux destinés pour le Canada eussent été assujettis par l'Ordonnance du 20 Mars 1714 & par le Réglement du 16 Novembre 1716, à y porter des engagés & des fusils boucaniers, comme aux isles de l'Amérique; on en dispensoit néanmoins les armateurs pour l'Isle-Royale ou Louisbourg. Lettre de M. le Comte de Toulouse, des 27 Juin & 12 Août 1725; & cela en vue d'attirer un plus grand nombre de navigateurs dans cette colonie. De sorte que ce n'est que par le dernier Réglement

ment du 15 Novembre 1728, art. 1, tit. 1, que l'obligation d'y porter des engagés & des fusils a été imposée aux armateurs.

Mais aux termes du même article, cela ne regarde pas les vaisseaux équipés pour aller faire la pêche de la morue sur le banc de Terre-Neuve, quoiqu'ils touchent à l'Isle-Royale; la faveur de la pêche les en a fait dispenser.

Il est aussi à observer que les habitans de nos colonies indistinctement qui arment des vaisseaux dans leurs pays pour venir en France, ne sont point obligés à leur retour chez eux, de prendre des engagés & des fusils. C'est un usage qui s'est toujours conservé, depuis la lettre de M. le Comte de Toulouse du 27 Juin 1725, qui l'avoit ainsi décidé, sur ce principe que les Réglemens faits à ce sujet étant en leur faveur, on ne pouvoit pas les rétorquer contre eux, & qu'il étoit de l'intérêt de l'Etat de les exciter à la navigation & au commerce.

On prétend depuis quelques années, que les fusils boucaniers ne sont plus recherchés aux colonies, & que par cette raison ceux qui sont préposés pour les recevoir dans les magasins du Roi les refusent ordinairement comme inutiles. On ajoute qu'il en seroit autrement si c'étoit des fusils plus légers.

De tout ceci, il résulte qu'avant qu'un navire puisse être expédié à l'Amirauté pour un voyage aux colonies, il y a bien des formalités à remplir; mais ce n'est pas tout, & voici ce qu'il y a à observer aux termes des Ordonnances & Réglemens. Il faut,

1°. La déclaration de la propriété du vaisseau.

2°. La soumission de l'armateur de ramener le navire dans le port de son armement sur peine 10000 liv. d'amende.

3°. La preuve du nombre d'engagés embarqués sur le vaisseau, avec soumission de les porter au lieu de la destination & d'en produire au retour le certificat aux peines portées par les Réglemens, ou la représentation de la quittance du Trésorier de la marine de la somme de 60 liv. payée pour chaque engagé non embarqué.

4°. La preuve du changement des quatre fusils boucaniers, avec soumission d'en rapporter le certificat du garde magasin du Roi, sous les mêmes peines.

5°. Que celui qui se présente pour capitaine, prouve qu'il a été reçu en cette qualité dans quelque Amirauté du Royaume, & qu'il en fasse enregistrer l'acte au Greffe de l'Amirauté du lieu de l'armement, s'il n'a pas été reçu dans cette Amirauté; ou qu'il produise un rôle d'équipage qui justifie qu'il a commandé quelqu'autre navire. De même du pilote & du chirurgien pour le service qui les concerne.

6°. Qu'il y ait un aumônier sur le vaisseau si l'équipage est de 40 hommes & au-dessus, ou un certificat de M. l'Evêque ou des grands Vicaires, qu'il n'y a pas d'aumônier à prendre dans le diocèse. V. *infrà* le titre de l'aumônier.

7°. Qu'il y ait un ou deux chirurgiens reçus & approuvés, eu égard à la qualité du voyage & au nombre de l'équipage; en sorte que pour 20 hommes & au-dessus jusqu'à 50, il y ait nécessairement un chirurgien, & deux lorsqu'il y a plus de 50 hommes, sans qu'on puisse forcer l'armateur d'en avoir plus de deux, quelque nombreux que soit l'équipage; mais aussi il est rare que l'équipage d'un navire marchand aille à 100 hommes.

8°. Qu'il y ait un mouſſe par dix hommes; ce qui eſt ordonné pareillement pour la ſimple navigation au petit cabotage. Par le Réglement du 23 Janvier 1727, art. 20 & 21, il faut même qu'il y ait un mouſſe dès que l'équipage eſt de trois hommes, & un novice en tout bâtiment de 25 tonneaux & au-deſſus. Par rapport aux novices, il faut aujourd'hui, aux termes de l'art. 2 du Réglement du 23 Juillet 1745, qu'il y en ait un par quatre hommes d'équipage, de quelque qualité qu'ils ſoient.

9°. Un coffre de chirurgie dont la viſite doit être faite en préſence des Officiers de l'Amirauté, par l'un des deux chirurgiens, & l'un des deux apothicaires jurés de l'Amirauté.

10°. Enfin que le capitaine dépoſe un double en forme de ſon rôle d'équipage au Greffe de l'Amirauté; après quoi on lui délivre ſon congé avec ſes autres expéditions, qui conſiſtent dans le permis qu'il a dû prendre au bureau des fermes, de charger ſon navire de marchandiſes dont le tranſport eſt libre; ce qui exclud celles des pays étrangers, ſauf les armemens de Guinée, dans leſquels on en peut faire entrer avec la précaution de l'entrepôt

Ci-devant le capitaine devoit être muni d'une copie du Réglement du premier Mars 1716, & l'avoir dans ſon bord, à peine de 1000 liv. d'amende pour la premiere fois, & de plus grande en cas de récidive, aux termes de l'article 17 dudit Réglement de 1716; mais cette derniere obligation ne s'obſerve plus, parce qu'on ſuppoſe dans tous les capitaines une pleine connoiſſance de toutes les autres diſpoſitions de ce Réglement.

Le capitaine à ſon retour dans le port, doit faire ſon grand rapport dans les 24 heures, contenant tout ce qui lui ſera arrivé de remarquable dans le cours de ſa navigation, tant de l'aller que du retour; ſauf pour ce qui eſt de l'aller, d'une expédition de la déclaration qu'il aura faite à ſon arrivée dans la colonie, en tiendra lieu. Son rapport contiendra tout de même, ce qu'il aura fait des engagés & des fuſils boucaniers; l'énonciation des récépiſſés & décharges qu'il en aura retirés, ou l'aveu de ſon manquement à cet égard; comme auſſi la déclaration exacte des gens de ſon équipage qui auront déſerté ou qui ſeront mort pendant le voyage, dont il repréſentera les preuves qu'il dépoſera au Greffe de l'Amirauté, avec leurs hardes & leur inventaire, ou les procès-verbaux de vente qu'il en aura fait faire; le tout relativement au Réglement du 23 Août 1739.

Faute par lui de rapporter preuve de la remiſe faite aux colonies, des engagés & des fuſils boucaniers, il eſt ſujet aux amendes prononcées par les Réglemens à ce ſujet, & dont l'énumération a été faite ci-deſſus; deſquelles amendes, ainſi que des autres manquemens de ſa part, l'armateur eſt tenu ſolidairement avec lui.

En un mot, le capitaine doit en conſéquence de notre article, rendre un compte exact de tous les hommes qui lui ont été confiés, tant pour l'aller que pour le retour, des paſſagers comme des autres, libres ou eſclaves negres.

Par rapport à ces negres eſclaves, que de la côte de Guinée l'on tranſporte dans nos iſles & colonies de l'Amérique, pour y cultiver ces riches plantations de ſucre, d'indigo, de café, &c. dont le produit continuellement échangé avec les denrées & les marchandiſes du Royaume, font fleurir notre commerce & notre navigation, de maniere à exciter la jalouſie & l'envie des An-

glois nos voisins, toujours nos rivaux ou plutôt nos ennemis en paix comme en guerre.

Par rapport, dis-je, à ces negres esclaves, dont la multiplication est la source féconde des richesses de nos colonies; le gouvernement a toujours été également attentif à soutenir & protéger le commerce de Guinée où se fait la traite de ces negres, à régler leur état & leur discipline aux colonies, & à ne permettre leur introduction dans le Royaume qu'avec des précautions capables d'empêcher que les colonies ne fussent privées de leur secours.

En ce qui concerne l'établissement, les progrès & les loix du commerce de Guinée, j'en ai dit assez pour en donner une idée suffisante, dans le peu d'observations que j'ai faites sur cette branche de commerce.

Pour ce qui regarde l'état & la discipline des negres aux colonies, il n'est pas de mon sujet d'en parler: il suffira de renvoyer à cet égard à l'Edit du mois de Mars 1685, vulgairement appellé le code noir, concernant les isles de l'Amérique, & à l'Edit aussi du mois de Mars de l'année 1724, touchant les negres esclaves de la Louisiane; dernier Edit presque en tout conforme au premier.

Enfin pour ce qui est des précautions prises pour gêner l'introduction des negres dans le Royaume, de maniere à empêcher que les colonies ne fussent privées du secours de leur travail, elles ont roulé sur deux objets. L'un relatif aux affranchissemens qui, devenus trop fréquens, auroient été nuisibles; l'autre tendant à pourvoir à ce que les negres ne fussent amenés ou envoyés dans le Royaume que pour juste cause, & qu'à condition de leur retour aux colonies.

Quant à l'affranchissement des esclaves, on conçoit en effet que si les actes en étoient multipliés à un certain point, ces affranchis usant de leur liberté au préjudice des colonies, pourroient en grand nombre venir habiter le Royaume, s'y mêler avec le sang François par des mariages, & faire passer à leurs enfans leurs inclinations vicieuses, dont les traces se trouveroient jusque dans une postérité fort reculée.

C'est à quoi on n'avoit pas d'abord fait assez d'attention. La faveur de la liberté l'avoit emporté sur le bien de l'Etat; & c'est sur ce principe puisé dans l'humanité, que par l'Edit de 1685 art. 55, il avoit été permis aux maîtres, même mineurs, pourvu qu'ils fussent âgés de vingt ans, d'affranchir leurs esclaves, par tous actes, entrevifs ou à cause de mort, sans être tenus de rendre raison de leurs affranchissemens, ni qu'ils eussent besoin d'avis de parens.

Quelque inconvénient qui fût résulté de cette permission accordée aux mineurs âgés de vingt ans, d'affranchir leurs esclaves, par la facilité qu'il y avoit de les séduire en abusant de la foiblesse de leur âge; ce ne fut néanmoins que par une Déclaration du Roi du 15 Décembre 1721, qu'il y fut remédié, en ordonnant qu'à l'avenir, les mineurs, même émancipés, ne pourroient affranchir leurs esclaves, quoique déclarés meubles à tous égards, & que l'affranchissement ne seroit valable qu'autant qu'il seroit fait en pleine majorité; c'est-à-dire, à l'âge de 25 ans accomplis.

Mais la faculté d'affranchir par quelque acte que ce fût, étoit toujours laissée entiere aux majeurs; & l'Edit du mois d'Octobre 1716, loin d'y avoir

dérogé, avoit même admis dans l'article 7 un affranchiſſement tacite, réſultant du conſentement apporté par le maître au mariage de ſon eſclave en France.

Il paroiſſoit toujours ſi naturel de laiſſer aux maîtres le droit d'affranchir leurs eſclaves, tant par actes entrevifs que par teſtament, que par l'art. 50 de l'Edit du mois de Mars 1724, il fut confirmé de nouveau. Mais comme il pourroit ſe trouver, ajoute ce même article, des maîtres aſſez mercenaires, pour mettre à prix la liberté de leurs eſclaves, ce qui porteroit ces eſclaves au vol & au brigandage, il a été défendu par cette raiſon, à tous maîtres d'affranchirs leurs eſclaves entrevifs, ſans en avoir obtenu la permiſſion par Arrêt du Conſeil Supérieur; laquelle permiſſion ne doit être accordée que lorſque les motifs allégués par les maîtres paroîtront légitimes. Il eſt vrai que cet Edit n'a été porté que pour la Louiſiane; mais je ne doute nullement que cette diſpoſition ne doive regarder également les iſles de l'Amérique & nos autres colonies, la raiſon étant la même.

Les choſes à cet égard reſterent ſur ce pied là, juſqu'à la Déclaration du Roi du 15 Décembre 1738, qui, article 10, en défendant aux eſclaves, amenés ou envoyés en France, de s'y marier même du conſentement de leurs maîtres, leur ôta le moyen de devenir libre par-là, nonobſtant l'art. 7 de l'Edit du mois d'Octobre 1716, auquel il fut dérogé en cette partie.

L'article 11 de la même Déclaration, porte que dans aucun cas, ni ſous quelque prétexte que ce ſoit, les maîtres qui auront amené en France des eſclaves de l'un ou de l'autre ſexe, ne pourront les y affranchir autrement que par teſtament; & encore ces affranchiſſemens ne doivent-ils avoir lieu, qu'autant que le teſtateur décédera avant l'expiration des délais dans leſquels les eſclaves amenés en France doivent être renvoyés aux colonies.

Il n'eſt pas néceſſaire de faire remarquer après cela, que l'ancienne maxime dont Loyſel a compoſé la regle 6, tit. 1, liv. 1 de ſes inſtitutes coutumieres, ſuivant laquelle » toutes perſonnes ſont franches en ce Royaume; de maniere » que ſi-tôt qu'un eſclave y a mis le pied il eſt affranchi; » il n'eſt pas néceſſaire, dis-je, de faire remarquer, que cette regle manque à l'égard des negres eſclaves de nos colonies, puiſque leurs maîtres mêmes ne peuvent plus les affranchir en France que par teſtament. Mais ce qu'il eſt à propos d'obſerver, c'eſt que quoique les affranchiſſemens illégitimes, ne procurent pas la liberté aux eſclaves, ils n'en ſont pas moins perdus pour leurs maîtres; puiſqu'alors ils ſont confiſqués au profit du Roi, pour être employés aux travaux ordonnés par Sa Majeſté dans les colonies, ſuivant les articles 4, 5, 6, 7 & 9 de ladite Déclaration du 15 Décembre 1738. L'article 50 de l'Edit du mois de Mars 1724, ordonnoit la confiſcation au profit de la Compagnie des Indes; mais cette Compagnie ayant depuis rétrocédé au Roi la conceſſion de la Louiſiane, la confiſcation dès-lors a été dévolue à Sa Majeſté par droit de réverſion.

Ce n'eſt pas au reſte dans ce ſeul cas que les negres eſclaves ſont confiſqués au profit du Roi; c'eſt encore, lorſqu'après avoir été amenés ou envoyés en France avec les formalités requiſes, ils ne ſont pas renvoyés aux colonies dans les délais fixés.

Les formalités preſcrites à ce ſujet ſont tracées, tant dans l'Edit de 1716 que dans la Déclaration de 1738.

L'article 2 de l'Edit porte que ſi quelques-uns des habitans des colonies, ou officiers employés ſur l'état deſdites colonies, veulent amener en France avec eux des eſclaves negres de l'un ou de l'autre ſexe, en qualité de domeſtiques, ou autrement pour les fortifier davantage dans notre religion, & pour leur faire apprendre en même temps quelque métier utile aux colonies par le retour de ces eſclaves; leſdits propriétaires ſeront tenus d'en obtenir la permiſſion des Gouverneurs généraux ou Commandans dans chaque iſle, laquelle permiſſion contiendra le nom du propriétaire, ceux des eſclaves, leur âge & leur ſignalement.

Aux termes de l'art. 3, les propriétaires deſdits eſclaves ſeront pareillement obligés de faire enregiſtrer ladite permiſſion au Greffe de la Juriſdiction du lieu de leur réſidence avant leur départ, & en celui de l'Amirauté du lieu de leur débarquement dans huitaine après leur arrivée en France.

Par l'article 4, lorſque les maîtres deſdits eſclaves voudront les envoyer en France, ceux qui ſeront chargés de leur conduite, obſerveront ce qui eſt ordonné à l'égard des maîtres, & le nom de ceux qui en ſeront ainſi chargés, ſera inſéré dans la permiſſion des Gouverneurs ou Commandans, & dans les déclarations & enregiſtremens ci-deſſus ordonnés.

Ces trois articles ont été renouvellés & confirmés par l'art. premier de la Déclaration de 1738.

L'article 2 ajoute que dans les enregiſtremens au Greffe des Amirautés, il ſera fait mention du jour de l'arrivée des eſclaves dans les ports; & l'article 3 qu'il ſera auſſi fait mention du métier que ces eſclaves devront apprendre, & du maître qui ſera chargé de les inſtruire.

L'article 5 de l'Edit porte que les eſclaves de l'un & de l'autre ſexe, qui ſeront conduits en France par leurs maîtres, ou qui y ſeront par eux envoyés ne pourront prétendre avoir acquis leur liberté ſous prétexte de leur arrivée dans le Royaume, & ſeront tenus de retourner à nos colonies quand leurs maîtres le jugeront à propos; mais faute par les maîtres des eſclaves d'obſerver les formalités preſcrites par les précédens articles, les negres ſeront libres & ne pourront être réclamés.

Par rapport à la liberté, cela eſt changé par l'article 4 de ladite Déclaration qui veut qu'en ce cas les eſclaves ſoient confiſqués au profit du Roi.

L'Edit de 1716 n'avoit point fixé le temps pendant lequel les eſclaves pouvoient demeurer en France; il y a été ſuppléé par ladite Déclaration art. 5 & 6. Ce temps pour les Officiers maîtres des eſclaves eſt le même que celui de leur congé; & à l'égard des habitans, le délai eſt de trois ans; après quoi ſi les eſclaves ne ſont pas renvoyés aux colonies, ils ſont confiſqués de plein droit au profit du Roi, à moins que ces eſclaves ne ſoient pas ſuffiſamment inſtruits, auquel cas les maîtres les conſerveront, en réitérant leurs déclarations au Greffe de l'Amirauté.

Il y a encore tant dans l'Edit que dans la Déclaration, pluſieurs autres diſpoſitions importantes; mais comme elles ne regardent pas ſi directement l'Amirauté, l'analyſe qui en pourroit être faite ici ſeroit peut-être un hors d'œuvre. Cependant comme ces pieces ſont rares & par conſéquent peu connues, ceux qui y ont intérêt, & le nombre en eſt grand, ſeront bien aiſe ſans doute de les trouver à la ſuite de cet article.

Ce qui reste à observer sur ce sujet, c'est qu'il est enjoint aux Officiers de l'Amirauté de tenir la main à leur exécution, & en particulier au Procureur du Roi, de réclamer tout negre qui sera arrêté & mis en prison pour quelque cause que ce soit, pour en faire prononcer la confiscation au profit du Roi, s'il n'a pas de maître en droit de le revendiquer, pour avoir manqué aux formalités ci-dessus. Lettre de M. le Comte de Maurepas du 13 Avril 1740.

Ces formalités ne sont donc pas indifférentes, ni les peines qui sont attachées à leur inobservation simplement comminatoires, comme bien des gens se l'imaginent. Le sieur Verdelin s'est fort bien trouvé de n'avoir pas pensé de même; il auroit perdu ses deux negres, il y a plusieurs années, s'il n'eût pas pris la précaution d'en faire sa déclaration au Greffe de l'Amirauté.

Il est donc du devoir du capitaine de déclarer dans son rapport les negres esclaves qu'il a passés dans son navire, & les maîtres qui les ont amenés, ou les personnes qui les ont eu sous leur conduite, & cela tant pour sa décharge que pour la regle; c'est-à-dire, pour mettre le Procureur du Roi en état de se pourvoir en cas de contravention aux Réglemens faits sur ce sujet.

Ce ne sont pas là au reste toutes les formalités auxquelles les capitaines des navires marchands sont assujettis; il en ont encore de particulieres à remplir qui n'ont rien de commun avec leurs engagemens ordinaires. C'est à l'occasion des vaisseaux du Roi, lorsqu'il y en a dans les ports ou rades où ils arrivent, soit pendant leur voyage, soit avant de le commencer, ou en le finissant. Chaque Capitaine alors est tenu de se rendre à bord du vaisseau ayant pavillon ou flamme, aussi-tôt après avoir mouillé l'ancre, & avant de descendre à terre pour rendre compte à l'Officier du Roi des événemens de sa navigation, des nouvelles qu'il pourra avoir apprises à la mer, &c. Ordonnance du Roi du 15 Mai 1745 en 11 articles tous intéressans pour les capitaines des vaisseaux des particuliers, par les devoirs qu'ils leurs imposent & les peines qui doivent suivre leur inobservation. Quoique cette Ordonnance ait été rendue en temps de guerre, il paroît néanmoins qu'elle est générale dans son exécution; c'est-à-dire, qu'elle regarde le temps de paix comme celui de la guerre; & comme il importe extrêmement qu'elle soit connue, on a cru devoir la transcrire ici avec les autres pieces relatives aux autres observations faites sur cet article.

REGLEMENT DU ROI,

POUR le commerce de la navigation des Isles Françoises de l'Amérique.

Du 20 Août 1698.

DE PAR LE ROI.

SUR ce qui a été représenté à Sa Majesté, que les soins qu'elle a bien voulu donner depuis l'établissement de la Compagnie des Indes Occidentales, pour attirer dans le Royaume tout le commerce des Isles & Colonies Françoises de l'Amérique, ont eu tout le succès qu'elle pouvoit en attendre, jusqu'aux dernieres années de la guerre qui vient de finir; que les différens mouvemens & désordres qu'elle a causé, ont fait trouver aux étrangers le moyen de s'y introduire, ensorte que la plupart des marchandises qui y ont été envoyées depuis la

conclusion de la paix, n'ont pu être vendues, & les bâtimens François ont été obligés d'y faire un séjour considérable, pour prendre leurs chargemens : Sa Majesté connoissant combien il est important de conserver en entier, dans la main de ses sujets, ce commerce & cette navigation, elle a estimé nécessaire de renouveller ses premiers ordres en y ajoutant ceux qu'elle a jugé pouvoir remédier aux abus qui s'y sont glissés, & d'y statuer par le présent Réglement ainsi qu'il ensuit.

ARTICLE PREMIER.

Les propriétaires des vaisseaux & bâtimens qui seront destinés pour les isles Françoises de l'Amérique, ne pourront les y envoyer qu'après en avoir obtenu les passe-ports de Sa Majesté, qui seront expédiés sur les certificats de l'Amirauté, portant que les vaisseaux sont actuellement dans les ports du Royaume, lesquels seront envoyés au Directeur Général du commerce. Lesd. passe-ports seront enregistrés aux Sieges d'Amirauté, d'où les vaisseaux auront à faire leur départ, en donnant par les capitaines & propriétaires caution qui sera reçue en présence des commis des cinq grosses fermes, pour l'exécution des clauses & conditions qui y seront contenues pour le retour en France, & pour le payement des droits dans les lieux où ils feront leur décharge, conformément aux Réglemens & aux baux des fermes.

II. Veut Sa Majesté que les passe-ports soient représentés à l'arrivée des vaisseaux aux isles, ensemble les certificats des Officiers de l'Amirauté & des commis des cinq grosses fermes, contenant le lieu où ils auront pris leur chargement, & les marchandises qui le composent, & qu'à leur retour des isles, les capitaines rapportent pareillement à leur arrivée dans les ports du Royaume la déclaration qu'ils y auront faite, aux commis des fermes, de la quantité & qualité des sucres & autres marchandises qu'ils y auront chargé; & en cas que les sucres soient des especes qu'il a été permis par l'Arrêt du 20 Juin dernier, de transporter dans les pays étrangers d'Europe, & qu'ils les y ayent en effet porté, ils représenteront en outre le certificat du Consul François dans le lieu où ils auront abordé, dans lequel la quantité & qualité de ceux qu'ils y auront débité, soient précisément expliquées.

III. Veut Sa Majesté que ceux qu'on justifiera avoir contrevenu aux articles ci-dessus par leurs charte-parties, connoissemens ou livres journaux, ou qui ne représenteront point lesdits passe-ports & certificats, ou qui auront pris quelques marchandises dans les pays étrangers, pour les porter aux isles, soient condamnés, savoir les propriétaires en 3000 liv. d'amende & en la confiscation des vaisseaux & marchandises, & les capitaines en mille livres d'amende pour la premiere fois, & en six mois de prison en cas de récidive, le tout applicable un tiers au dénonciateur, un autre tiers à partager également entre le Gouverneur & le Lieutenant-Général des isles, & le Gouverneur particulier de celle où les vaisseaux auront abordé, pour tous ceux qui seront jugés aux isles; & le troisieme au fermier du domaine d'Occident, dont il sera tenu d'employer la moitié au profit des hôpitaux, suivant l'Ordonnance de l'Intendant: & pour ceux qui seront jugés en France, le second tiers sera applicable au profit de Sa Majesté, & le troisieme à celui des fermiers généraux des cinq grosses fermes.

IV. Fait Sa Majesté défenses à tous marchands & propriétaires des vaisseaux bâtis dans les isles Françoises de l'Amérique, & dans la Nouvelle-France, de trafiquer dans les pays étrangers, ni même de prêter leurs noms aux étrangers, pour faire leur commerce dans l'étendue desdites isles, voulant Sa Majesté que les capitaines & propriétaires de ceux qui y chargeront pour venir en France, ou aller dans quelqu'autre colonie, donnent caution aux commis des fermes, pardevant le juge ordinaire, qu'ils aborderont dans l'un des ports de son obéissance, & y déchargeront leurs marchandises, dont ils apporteront à leur retour des certificats des Officiers de l'Amirauté, ou des Juges ordinaires & des commis des fermes, à peine pour le tout de confiscation des vaisseaux & des marchandises, & de 500 liv. d'amende, payable tant par les propriétaires que par les cautions, applicable un tiers au dénonciateur, un tiers aux fermiers des cinq grosses fermes, & le troisieme au Gouverneur & Lieutenant-Général, ou Gouverneur particulier de isles où les vaisseaux auront été saisis, & aux hôpitaux par portion égale.

V. Sa Majesté fait pareillement défenses à tous étrangers d'aborder avec leurs vaisseaux & autres bâtimens dans les ports & rades des isles Françoises, & de naviger aux environs d'icelles; ensemble aux Gouverneurs, Commandans & Officiers de les y recevoir, ni souffrir pour quelque cause & sous quelque prétexte que ce soit, qu'il en soit déchargé ni rechargé aucunes marchandises, à peine de confiscation & de six mois de prison contre les capitaines ou maîtres & leurs équipages; & contre les officiers, de désobéissance & d'être punis comme refractaires aux ordres de Sa Majesté; & à l'egard des habitans qui auroient reçu des marchandises des étrangers ou entretenu correspondance avec eux, pour raison de ce commerce, ils seront condam-

nés en 2000 liv. d'amende & six mois de prison pour la premiere fois, & aux galeres pour trois ans en cas de récidive. Ceux qui auront aidé à les transporter, qui les auront caché ou donné facilité, en quelque maniere que ce soit, aux galeres pour trois ans, & les marchandises confisquées, soit qu'elles soient entre les mains des habitans, auxquels elles auront été adressées, ou en celles de ceux qui les auront acheté d'eux, qui seront en outre condamnés en 1000 livres d'amende, si on trouve quelque preuve qu'ils en ayent eu connoissance; enjoint Sa Majesté très-expressément à l'Intendant des isles de tenir la main à l'exécution de ce que dessus, & de faire poursuivre tous ceux qui lui seront dénoncés avoir part & être entré dans ce commerce, à peine d'en répondre. Voulant qu'à cet effet il lui soit prêté main-forte par tous les Commandans, & établi des corps de garde dans les temps & lieux qui conviendront, toutes les fois qu'il le demandera; & en cas qu'il y ait quelque découverte, ou saisie faite par les soldats, ils en seront récompensés, ainsi qu'il sera jugé à propos par le Gouverneur-Général & l'Intendant, sur ce qui en proviendra.

VI. Les bâtimens étrangers pris en mer, & les marchandises de leur chargement, seront partagées, après que la confiscation en aura été ordonnée; savoir, un dixieme à celui qui commandera le vaisseau qui aura fait la prise, un autre dixieme à celui qui commandera l'escadre en cas qu'il y en ait une alors dans les isles; un autre au Lieutenant-Général desdites isles, & le surplus moitié aux équipages des vaisseaux, & l'autre moitié aux hôpitaux.

VII. Les marchandises étrangeres qui seront trouvées à terre, ensemble les amendes, seront partagées pareillement après le jugement; savoir, un tiers au dénonciateur, un autre au Gouverneur & Lieutenant-Général & Gouverneur particulier de l'isle où la fraude aura été commise, & le troisieme au Fermier du Domaine d'Occident, & aux hôpitaux par moitié.

VIII. Les bâtimens François des isles, ou ceux venant du Royaume, qui auront chargé des marchandises des isles pour les porter dans les pays voisins, appartenans aux étrangers ou qui en auront apporté, seront pareillement confisqués, & les propriétaires condamnés en 1500 l. d'amende, & en six mois de prison pour la premiere fois, & aux galeres pour trois ans en cas de récidive; & les capitaines & maîtres des bâtimens, aux galeres pour pareil temps.

IX. Fait Sa Majesté très-expresses inhibitions & défenses à tous capitaines & autres Officiers commandans ses vaisseaux de guerre, frégates, ou autres bâtimens, ou qui y servent, de prendre ni recevoir sur leurs bords aucunes marchandises pour quelque cause & sous quelque prétexte que ce puisse être, soit lorsqu'ils partent des ports du Royaume, ou lorsqu'ils y retournent, ni faire aucun commerce aux isles directement ni indirectement, à peine de perdre les appointemens, qui leur seront dûs pour lors, & d'être cassés, & contre les marchands, tant du royaume que des isles qui leur auront prêté leurs noms, de 3000 liv. d'amende, voulant que toutes les marchandises qui se trouveront dans lesdits vaisseaux soient saisies & confisquées à son profit.

X. Fait pareillement Sa Majesté défenses aux capitaines & officiers de faire débarquer aucune chose des vaisseaux & bâtimens qu'ils commandent lors de leur arrivée dans les rades, qu'ils n'ayent été visités par les Intendans ou Commissaires-Généraux des ports où ils devront désarmer, ou par les Commissaires ordinaires de la Marine, envoyés à cet effet par les Intendans, à peine de cassation; & à l'égard des maîtres & patrons de barques & autres bâtimens qui auront reçu & transporté les marchandises sortant desd. vaisseaux, ils seront condamnés à 100 liv. d'amende, & leurs bâtimens confisqués; & les officiers, mariniers, matelots & soldats qui auront aidé au débarquement, privés de leur solde.

XI. Les dénonciateurs qui auront fourni des preuves suffisantes de la contravention à ce qui est ci-dessus ordonné, de la part des capitaines & officiers des vaisseaux, seront payés de la somme de 1000 liv. par le Trésorier-Général de la Marine, sur les Ordonnances des Intendans; & en outre, s'ils sont matelots, ils seront exempts du service des classes; & en cas qu'ils soient soldats, ils auront leur congé.

XII. Veut Sa Majesté qu'au surplus les Arrêts & Ordonnances rendus sur le commerce des isles soient exécutés selon leur forme & teneur en ce qui n'est point contraire au présent Réglement, qu'elle enjoint au Gouverneur & Lieutenant-Général, & Intendans desdites isles, aux Gouverneurs particuliers d'icelles, aux Intendans de la Marine, & aux Officiers de l'Amirauté, de faire exécuter chacun en droit soi, publier & afficher par-tout où besoin sera, à ce qu'aucun n'en prétende cause d'ignorance. Fait à Marly le vingtieme Août mil six cent quatre-vingt-dix-huit. *Signé* LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX.

LETTRES-

LETTRES-PATENTES

DU ROI,

Portant Réglement pour le Commerce des Colonies Françoises.

Du mois d'Avril 1717.

LOUIS par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre : A tous présens & à venir, Salut. Le feu Roi notre très-honoré Seigneur & Bisayeul, ayant par Edit du mois de Décembre 1674 éteint & supprimé la Compagnie des Indes Occidentales précédemment établie par autre Edit du mois de Mai 1664, pour faire seul le commerce des isles Françoises de l'Amérique, & ayant réuni au domaine de la Couronne les terres & pays, dont elle étoit en possession, & où il permit à tous ses sujets de trafiquer librement, voulut par différentes graces les exciter à en rendre le commerce plus florissant. Cette considération l'engagea de rendre les 4 Juin & 25 Novembre 1671, 15 Juillet 1673, premier Décembre 1674, 10 Mai 1677 & 27 Août 1701 ; différens Arrêts par lesquels il exempta de tous droits de sortie & autres généralement quelconques les denrées & Marchandises du cru ou fabrique du Royaume, destinées pour les Colonies Françoises, & par les Arrêts des 10 Septembre 1668, 19 Mai 1670, & 12 Août 1671, il accorda la faculté d'entreposer dans les ports du Royaume les marchandises provenantes desdites Colonies. Nous avons été informés que les différentes conjonctures des temps ont donné occasion à une grande multiplicité d'autres Arrêts, dont les dispositions absolument contraires ou difficiles à concilier, font naître de fréquentes contestations entre les négocians & l'adjudicataire de nos fermes, ce qui seroit capable d'empêcher nos sujets d'étendre un commerce qui est utile & avantageux à notre Royaume, & qui mérite une faveur & une protection particuliere, nous avons estimé nécessaire d'y pourvoir par une loi fixe & certaine, après avoir fait examiner les mémoires qui nous ont été présentés à ce sujet par les négocians de notre Royaume, les réponses de l'adjudicataire de nos fermes, & tous les Edits, Déclarations & Arrêts intervenus sur cette matiere. A ces causes & autres à ce nous mouvans, de l'avis de notre très-cher & très-amé Oncle le Duc d'Orléans, Régent, de notre très-cher & très-amé Cousin le Duc de Bourbon, de notre très-cher & très-amé Cousin le Prince de Conty, de notre très-cher & très-amé Oncle le Duc du Maine, de notre très-cher & très-amé Oncle le Comte de Toulouse, & autres Pairs de France, grands & notables Personnages de notre Royaume, & de notre certaine science, pleine puissance & autorité Royale, nous avons par ces présentes signées de notre main, dit, statué & ordonné, disons, statuons & ordonnons, voulons & nous plaît ce qui ensuit.

ARTICLE PREMIER.

Les armemens des vaisseaux destinés pour les isles & colonies Françoises, seront faits dans les ports de Calais, Dieppe, le Havre, Rouen, Honfleur, St. Malo, Morlaix, Brest, Nantes, la Rochelle, Bourdeaux, Bayonne & Cette.

II. Les négocians qui armeront des vaisseaux dans les ports des villes dénommées au précédent article pour les isles & colonies Françoises, feront au Greffe de l'Amirauté leur soumission, par laquelle ils s'obligeront sous peine de dix mille livres d'amende de faire revenir leurs vaisseaux directement dans le port de leur départ, hors en cas de relâche forcé, de naufrage ou autre accident imprévu qui sera justifié par des procès-verbaux, & les négocians fourniront une expédition de leur soumission au bureau des fermes.

III. Toutes les denrées & marchandises, soit du cru ou de la fabrique du Royaume, même la vaisselle d'argent ou autres ouvrages d'orfévrerie, les vins & eaux-de-vie de Guyenne, ou autres provinces destinés pour être transportés aux isles & colonies Françoises, seront exempts de tous droits de sortie & d'entrée, tant des provinces des cinq grosses fermes, que de celles réputées étrangeres ; comme aussi de tous droits locaux en passant d'une province à une autre, & généralement de tous autres droits qui se perçoivent à notre profit, à l'exception

de ceux unis & dépendans de la ferme générale des aydes & domaines.

IV. Les munitions de guerre, vivres & autres choses nécessaires, prises dans le Royaume pour l'avituaillement & armement des vaisseaux destinés pour les isles & colonies Françoises, jouiront de la même exemption.

V. Les denrées & marchandises du Royaume destinées pour les isles & colonies Françoises, & venant par mer d'un port du Royaume à un autre, seront à leur arrivée dans le port où elles devront être embarquées pour lesdites isles & colonies, renfermées dans un magasin d'entrepôt, & ne pourront être versées de bord à bord, sous peine de confiscation & de mille livres d'amende.

VI. Les négocians qui feront conduire des denrées & marchandises du Royaume dans le port destiné pour l'embarquement, seront tenus de déclarer au bureau du lieu de l'enlevement, s'il y en a, sinon au plus prochain bureau, les quantités, qualités, poids & mesures des denrées & marchandises du Royaume destinées pour les isles & colonies Françoises, de les faire visiter & plomber par les commis de fermes, d'y prendre un acquit à caution, & de faire leur soumission de rapporter dans trois mois un certificat de leur déchargement dans le magasin d'entrepôt ou de l'embarquement dans le port, pour lequel ils les auront déclarées, lequel embarquement pourra être fait sans aucun entrepôt pour les denrées & marchandises qui auront été conduites par terre ou par les rivieres.

VII. Les voituriers seront tenus de représenter & faire viser leurs acquits à caution par les commis des bureaux, & par les directeurs des fermes dans les villes où il y en a d'établis, qui se trouveront sur la route, desdites denrées & marchandises, & lesdits commis & directeurs vérifieront sur le champ & sans aucun retardement ni frais, le nombre des tonneaux, caisses & ballots portés par lesdits acquits à caution, & reconnoîtront si les plombs sont sains & entiers, sans pouvoir faire aucune visite desdites denrées & marchandises, ni ouvertures desdits tonneaux, caisses & ballots, qu'au cas que les plombs fussent brisés ou altérés; & si par la visite il paroît quelque fraude, les marchandises seront confisquées, & les contrevenans condamnés en cinq cent livres d'amende.

VIII. Lesdites denrées & marchandises seront avant leur embarquement visitées & pesées par les commis des fermes, pour en vérifier les quantités, qualités, poids & mesures, & elles ne pourront être chargées dans aucun vaisseau qu'en présence desdits commis.

IX. Les négocians feront au bureau des fermes du port de l'embarquement, leur soumission de rapporter dans un an au plus tard, un certificat du déchargement desdites denrées & marchandises dans les isles & colonies Françoises, & ledit certificat sera écrit au dos de l'acquit à caution & signé par les Gouverneurs & Intendant, ou par les Commandans & Commissaires Subdélégués dans les quartiers, & par les commis du fermier du domaine d'Occident, à peine de payer le quadruple des droits.

X. Les denrées & marchandises provenant des pays étrangers, & dont la consommation est permise dans le Royaume, même celles qui seront tirées de Marseille & de Dunkerque, seront sujettes aux droits d'entrée dûs au premier bureau par lequel elles entreront dans le Royaume, quoiqu'elles soient déclarées pour les isles & colonies Françoises; mais lorsqu'elles sortiront du Royaume pour être transportées ausdites isles & colonies, elles jouiront des exemptions portées par l'article III.

XI. Permettons néanmoins de faire venir des pays étrangers dans les ports dénommés au premier article, du bœuf salé pour être transporté dans lesdites isles & colonies, & il sera exempt de tous droits d'entrée & de sortie, à condition qu'il sera renfermé à son arrivée dans les magasins d'entrepôt, à peine de confiscation.

XII. Les négocians du Royaume ne pourront charger pour les isles & colonies Françoises aucunes marchandises étrangeres, dont l'entrée & la consommation sont défendues dans le Royaume, à peine de confiscation & de trois mille livres d'amende qui sera prononcée par les Officiers de l'Amirauté.

XIII. Les soieries & autres marchandises d'Avignon & Comtat Venaissin, qui seront déclarées pour les isles & colonies Françoises, payeront les droits dûs à l'entrée du Royaume, & seront exemptes de tous droits de sortie & autres droits, à l'exception de ceux unis & dépendans de la ferme générale des aydes & domaines.

XIV. Les toiles de Suisse qui sont affranchies de tous droits à l'entrée du Royaume, ne jouiront point des exemptions portées par l'article III. quoique destinées pour les isles & colonies Françoises.

XV. Les marchandises & denrées de toutes sortes, du cru des isles & colonies Françoises, pourront à leur arrivée être entreposées dans les ports de Calais, Dieppe, le Havre, Rouen, Honfleur, la Rochelle, Bourdeaux, Bayonne

& Cette; au moyen de quoi lorſqu'elles ſortiront de l'entrepôt pour être tranſportées en pays étrangers, elles jouiront de l'exemption des droits d'entrée & de ſortie, même de ceux appartenans au fermier du domaine d'Occident, à la réſerve de trois pour cent, auſquels elles ſeront ſeulement ſujettes, ſans que ſous prétexte du préſent article, les négocians puiſſent ſe diſpenſer de faire les retours de leurs vaiſſeaux dans les mêmes ports d'où ils ſeront partis, conformément à l'article II.

XVI. Les négocians des villes dénommées au précédent article, qui feront ſortir par mer les marchandiſes provenantes deſdites iſles & colonies, ſeront tenus de faire au bureau établi dans le port duquel elles partiront, une déclaration du lieu de leur deſtination en pays étranger, & une ſoumiſſion de rapporter dans ſix mois au plus tard un certificat en bonne forme de leur déchargement ſigné du Conſul François, s'il y en a, ou à ſon défaut par les Juges des lieux, ou autres perſonnes publiques, à peine de payer le quadruple des droits.

XVII. Il ſera auſſi permis aux négocians des ports dénommés au premier article, de faire tranſporter par terre en pays étranger les ſucres terrés ou caſſonnades, indigo, gingembre, rocou & cacao provenant des iſles & colonies Françoiſes, & de les faire paſſer par tranſit au travers du Royaume ſans payer aucuns droits d'entrée & de ſortie, ni autres droits, à la réſerve de ceux unis & dépendans de la ferme générale des aydes & domaines, à condition de déclarer au bureau du port de leur départ, les quantités, qualités, poids & meſures, de les y faire viſiter & plomber, d'y prendre acquit à caution, & d'y faire leur ſoumiſſion de rapporter dans quatre mois au plus tard des certificats de la ſortie deſdites marchandiſes hors du Royaume, leſquels certificats ſeront écrits & ſignés au dos deſdits acquits à caution par les commis du dernier bureau de ſortie, après que leſdits commis auront reconnu les plombs & viſité leſdites marchandiſes, & les voituriers ſeront tenus de faire viſiter leſdits acquits à caution par les commis des bureaux de la route, & par les directeurs des fermes, où il y en a d'établis, le tout à peine de payer le quadruple des droits, & de confiſcation des voitures & équipages contre les voituriers contrevenans; au moyen deſquelles précautions, il ne ſera fait aucune ouverture deſdites marchandiſes, & leſdits directeurs & commis verifieront ſeulement, ſans aucun retardement ni frais, le nombre des tonneaux, caiſſes & ballots, & reconnoîtront ſi les plombs ſont ſains & entiers. Permettons auſdits commis, en cas que leſdits plombs ſoient rompus ou altérés, de viſiter leſdites marchandiſes & de les ſaiſir en cas de contravention, pour être leſdites marchandiſes confiſquées, & les contrevenans condamnés en cinq cens livres d'amende.

XVIII. Leſdites cinq eſpeces de marchandiſes, qui ſeront envoyées par tranſit en pays étranger, ne pourront ſortir que par les lieux ci-après dénommés; ſavoir, celles deſtinées pour les ports d'Eſpagne, ſitués ſur la mer Méditerranée, par les ports de Cette & Adge.

Celles qui ſortiront du Royaume par terre pour l'Eſpagne, par les bureaux de Bayonne, du Pas de Beobie, Aſcaing & Dainhoa.

Celles deſtinées pour l'Italie, par leſdits ports de Cette & Agde.

Celles deſtinées pour la Savoye & le Piedmont, par les bureaux du Pont de Beauvoiſin & de Champarillan.

Celles deſtinées pour Geneve & la Suiſſe, par les bureaux Seiſſel & Coulonges.

Celles deſtinées pour la Franche-Comté, par le bureau d'Auxonne.

Celles deſtinées pour les trois Evêchés, la Lorraine & l'Alſace, par les bureaux de Ste. Menehould & Auxonne.

Celles deſtinées pour les Pays bas de domination étrangere, par les bureaux de Lille & de Maubeuge.

Faiſons très-expreſſes défenſes de faire ſortir du Royaume par d'autres ports & bureaux leſdites marchandiſes, lorſqu'elles paſſeront par tranſit avec exemption de droits, à peine de confiſcation des marchandiſes, voitures & équipages, & de trois mille livres d'amende.

XIX. Les marchandiſes ci-après ſpécifiées provenantes des iſles & colonies Françoiſes, & deſtinées pour être conſommées dans le Royaume, payeront à l'avenir pour droits d'entrée dans les ports de Calais, Dieppe, le Havre, Rouen, Honfleur, la Rochelle, Bourdeaux, Bayonne & Cette.

Savoir les moſcovades ou Sucres bruts, le cent peſant, deux livres dix ſols, dont il appartiendra trente-trois ſols quatre deniers au fermier du domaine d'Occident, & ſeize ſols huit deniers au fermier général des cinq groſſes fermes.

Les ſucres terrés ou caſſonnades, le cent peſant huit livres, dont deux livres appartiendront au fermier du domaine d'Occident, & ſix livres au fermier général des cinq groſſes fermes.

L'indigo, cent ſols le cent peſant.

Le gingembre, quinze ſols du cent peſant.

Le coton en laine, trente sols du cent pesant.

Le Rocou, deux livres dix sols du cent pesant.

Les confitures, cinq livres du cent pesant.

La casse ou canefice, une livre le cent pesant.

Le cacao, dix livres le cent pesant.

Les cuirs secs & en poil, cinq sols de la piece.

Le caret ou écaille de tortue de toutes sortes, sept livres du cent pesant.

La totalité des droits sur lesdites neufs dernieres especes de marchandises sera levée un profit du fermier général des cinq grosses fermes.

XX. Les marchandises dénommées au précédent article, qui seront apportées par mer dans les ports de St. Malo, Morlaix, Brest & Nantes, ne pourront être introduites dans les autres provinces du Royaume pour y être consommées, qu'en payant les mêmes droits.

XXI. Toutes les marchandises provenantes des isles & colonies Françoises, payeront à leur arrivée dans lesdits ports de Bretagne, outre & par-dessus les droits qui s'y levent suivant l'usage accoutumé, les droits de prévôté, tels qu'ils sont perçus à Nantes, sans aucune restitution desdits droits lorsque lesdites marchandises seront transportées en pays étranger, ni aucune domination ni imputation sur les droits énoncés dans le dix-neuvieme article, quand elles seront introduites dans les provinces des cinq grosses fermes, ou autres provinces du Royaume.

XXII. Les sucres blancs & non rafinés provenans de la colonie de Cayenne, entrans par les ports de Calais, Dieppe, le Havre, Rouen, Honfleur, la Rochelle, Bourdeaux, Bayonne & Cette, destinés pour la consommation du Royaume, ne payeront que quatre livres du cent pesant, conformément aux Arrêts du 19 Septembre 1682, & 12 Octobre 1700, & à l'égard de ceux qui seront apportés dans les ports de Bretagne, ils y payeront les mêmes droits que les sucres terres provenans des autres colonies Françoises ; savoir, à leur arrivée les droits de prévôté de Nantes, & autres droits locaux, & à la sortie de Bretagne pour entrer dans les provinces des cinq grosses fermes, & autres provinces du Royaume, & y être consommés, les huit livres qui sont portés par l'article 19.

XXIII. Les marchandises provenantes des isles & colonies Françoises, & non dénommées dans l'article XIX. payeront les droits fixés par le tarif de 1664, dans les provinces des cinq grosses fermes, & les droits locaux tels qu'ils ont été précédemment perçus dans les provinces réputées étrangeres, à la réserve néanmoins des sucres rafinés en pain provenant desdites isles & colonies, qui payeront à toutes les entrées du Royaume, même dans les ports de la province de Bretagne & à Bayonne, vingt-deux livres dix sols du cent pesant, conformément aux Arrêts des 25 Avril 1690, & 20 Juin 1698.

XXIV. Les droits portés par ledit Arrêt du 25 Avril 1690, sur les sucres étrangers de toute qualité, seront aussi payés dans tous les ports du Royaume, même dans les ports de Bretagne, & dans ceux de Marseille, Bayonne & Dunkerque, nonobstant tous privileges & toutes franchises ci-devant accordés ; & lesdits sucres ne pourront jouir de l'entrepôt qui a été accordé par ledit Arrêt du 25 Avril 1690, ou autres Arrêts subséquents, qui demeureront révoqués, à l'exception néanmoins des cassonnades du bresil qui pourront être entreposées dans les seuls ports de Bayonne & de Marseille, & ne pourront sortir dudit entrepôt avec exemption des droits portés par l'Arrêt du 25 Avril 1690, que pour être transportés en pays étranger, sans que ladite exemption puisse être prétendue pour celles qui seront consommées dans lesdites villes & dans leur territoire.

XXV. Toutes les marchandises du cru des isles & colonies Françoises payeront au fermier du domaine d'Occident à leur arrivée dans tous les ports du Royaume, même dans les ports francs & dans ceux des provinces réputées étrangeres, une fois seulement, trois pour cent en nature, ou de leur valeur, quand même elles seroient déclarées pour être transportées en pays étranger.

XXVI. Défendons très-expressément aux habitans des isles & colonies, & aux négocians du Royaume, de transporter desdites isles & colonies dans les pays étrangers ou dans les isles étrangeres voisines desdites colonies, par des vaisseaux François ou étrangers, aucunes marchandises du cru des isles Françoises, à peine de confiscation des vaisseaux & marchandises & de mille livres d'amende qui sera prononcée par les Officiers de l'Amirauté, & contre les capitaines & maîtres des bâtimens, d'en répondre en leurs propres & privés noms, de prison pendant un an, & d'être déclarés incapables de commander ni de servir en qualité d'officier sur aucun bâtiment ; à l'effet de quoi les capitaines seront tenus de représenter à leur arrivée en France un état signé des commis du domaine d'Occident, des marchandises qu'ils auront chargées ausdites isles.

XXVII. Faisons aussi sous les mêmes peines très-expresses inhibitions & défenses aux né-

gocians du Royaume, capitaines & maîtres des vaisseaux destinés pour les isles & colonies Françoises, de prendre & charger dans aucun pays étranger, même dans l'isle de Madere, aucuns vins ou autres denrées & marchandises pour les transporter dans lesdites colonies.

XXVIII. Les droits d'entrée qui auront été payés sur les marchandises des isles & colonies Françoises, ne seront point restitués, quand même elles passeront à l'étranger, & elles seront sujettes aux droits de sortie : à l'exception néanmoins des sucres de toutes sortes, de l'indigo, gingembre, casse, rocou, cacao, drogueries & épiceries.

XXIX. Les sucres de toutes sortes, & les sirops des isles & colonies Françoises, seront déclarés à leur arrivée dans tous les ports du Royaume, par quantité de futailles ou caisses, sans que les négocians, capitaines, ou maîtres des vaisseaux soient assujettis à les déclarer par poids ; mais la déclaration des autres marchandises sera faite suivant l'usage ordinaire, par quantité, qualité & poids, & aucune marchandise ne pourra être déchargée qu'en présence des commis des fermes.

XXX. Les magasins servans à l'entrepôt des marchandises & denrées du Royaume destinées pour les isles & colonies Françoises, de celles du cru desdites isles, du bœuf salé des pays étrangers, & des cassonnades du bresil, seront choisis par les négocians à leurs frais, & fermés à trois clefs différentes, dont l'une sera remise au commis du fermier des cinq grosses fermes, l'autre au commis du fermier du domaine d'Occident, & la troisieme entre les mains de celui qui sera pour ce préposé par les négocians.

XXXI. Attendu la modération faite par cesdites présentes, des droits d'entrée sur les sucres bruts ou moscovades, provenant des isles & colonies Françoises, la restitution des droits d'entrée, ordonnée par les Arrêts du Conseil des 8 Septembre 1684, & premier Septembre 1699, sur le pied de neuf livres, & de six livres quinze sols, demeurera à l'avenir réglée à cinq livres douze sols six deniers par cent pesant de sucre rafiné, dans les villes de Bourdeaux, la Rochelle, Rouen & Dieppe, qui seront transportés dans les pays étrangers, & desdites cinq livres douze sols six deniers il en sera restitué trois livres quinze sols par le fermier du domaine d'Occident, & une livre dix-sept sols six deniers par le fermier général des cinq grosses fermes.

Si donnons en mandement à nos amés & féaux Conseillers, les gens tenant notre Cour de Parlement, Chambre des Comptes & Cour des Aydes à Paris, que ces présentes ils ayent à faire lire, publier & registrer, & le contenu en icelles, garder & observer & exécuter selon leur forme & teneur, nonobstant tous Edits, Déclarations, Réglemens, Arrêts, ou autres choses à ce contraires, auxquels nous avons dérogé & dérogeons par ces présentes, aux copies desquelles collationnées par l'un de nos amés & féaux Conseillers Secretaires, voulons que foi soit ajoutée comme à l'original ; car tel est notre plaisir. Et afin que ce soit chose ferme & stable à toujours, nous y avons fait mettre notre Scel à cesdites présentes. Donné à Paris au mois d'Avril, l'an de grace mil sept cent dix-sept, & de notre regne le deuxieme. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, par le Roi, LE DUC D'ORLÉANS Régent, présent. PHELYPEAUX. *Visa*, DAGUESSEAU. Vu au Conseil, VILLEROI. Et scellé du grand Sceau de cire verte en des lacs de soye rouge & verte.

Registrées, oui, & ce requérant le Procureur-Général du Roi, pour être exécutées selon leur forme & teneur, & copies collationnées envoyées aux Bailliages & Sénéchaussées du ressort pour y être lues, publiées & registrées ; enjoint aux Substituts du Procureur-Général du Roi d'y tenir la main, & d'en certifier la Cour dans un mois, suivant l'Arrêt de ce jour. A Paris en Parlement le douzieme jour de Mai mil sept cent dix-sept. Signé *DONGOIS.*



REGLEMENT,

Au ſujet des Matelots.

A Paris le 8 Mars 1722.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ étant informée que les Capitaines des vaiſſeaux marchands de ſes Sujets embarquent des matelots qui ne ſont point compris dans le rôle de leur équipage : Que d'autres débarquent des matelots compris ſur ce rôle, & en prennent d'autres pour mettre à leur place, ſans faire faire mention de ces changemens ; Et qu'il y en a auſſi qui embarquent des paſſagers, ſans qu'il en ſoit fait aucune mention ſur leſdits rôles : Et Sa Majeſté déſirant empêcher la continuation d'un pareil abus, de l'avis de M. le Duc d'Orléans, Régent, Elle a fait le préſent Réglement, qu'Elle veut être exécuté en tout ſon contenu.

ARTICLE PREMIER.

Fait défenſes à tous Capitaines, Patrons & Maîtres de navire, d'embarquer ſur les navires & autres bâtimens de mer qu'ils commanderont, aucun matelot qui ne ſoit compris dans le rôle d'équipage, à peine de ſoixante livres d'amende pour chaque matelot embarqué.

II. Leur défend auſſi Sa Majeſté de débarquer des matelots contenus ſur le rôle d'équipage, & d'en embarquer d'autres, ſans faire faire mention au bureau des claſſes deſdits changemens, à peine de ſoixante livres d'amende pour chaque matelot débarqué, & pareille ſomme pour chaque matelot embarqué.

III. Leur défend de prendre aucun paſſager ſans en faire mention au bas du rôle de leur équipage, à peine de ſoixante livres d'amende, pour chaque paſſager embarqué.

IV. Toutes les amendes mentionnées au préſent Réglement ſeront ſolidaires, tant contre les capitaines, patrons & maîtres, que contre les propriétaires des bâtimens, & ſeront pourſuivies à la Requête des Procureurs de Sa Majeſté des Amirautés.

V. Le tiers deſdites amendes appartiendra au Dénonciateur.

VI. Les Commiſſaires de Marine, Commis principaux & ordinaires, ayant le détail des Claſſes dans les départemens & quartiers, donneront avis aux Procureurs de Sa Majeſté des Amirautés, chacun dans leurs diſtricts, de ceux qu'ils ſauront avoir contrevenu au préſent Réglement, & ſur leur avis, leſdits Procureurs de Sa Majeſté ſeront tenus de faire les pourſuites néceſſaires à leur requête.

MANDE & ordonne Sa Majeſté à Monſ. le Comte de Toulouſe, Amiral de France, de tenir la main à l'exécution du préſent Réglement, & de faire lire, publier & afficher partout où beſoin ſera ; comme auſſi aux Intendans & Commiſſaires-Généraux de la Marine, de tenir la main à ſon exécution, & à tous autres qu'il appartiendra de s'y conformer. Fait à Paris le huitieme jour de Mars mil ſept cent vingt-deux. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, FLEURIAU.



ORDONNANCE DU ROI,

Portant itératives défenſes aux Capitaines de navires armés pour la courſe, d'embarquer des matelots qui n'auront pas été inſcrits ſur les rôles de leurs équipages, à peine de privation du commandement deſdits navires.

Du 13 Avril 1757.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ s'étant fait repréſenter les articles 7 & 8 de ſa Déclaration du 18 Décembre 1728, portant défenſes aux Capitaines, maîtres ou patrons de navires, d'embarquer aucun matelot ni paſſager ſans en faire faire mention ſur leurs rôles d'équipages, par les Officiers chargés du détail des claſſes, à peine de ſoixante livres d'amende; l'article 28 du Réglement du 22 Juin 1753, pour la police & diſcipline des équipages des navires expédiés pour les colonies de l'Amérique, contenant ſemblables défenſes, ſous peine d'un mois de priſon contre leſdits Capitaines, maîtres ou patrons; & l'article 29 dudit Réglement, portant qu'à l'arrivée dans les ports du Royaume, il ſera fait une revue exacte ſur le bord par les Officiers chargés du détail des claſſes, à l'effet de vérifier les contraventions au ſuſdit Réglement: Et Sa Majeſté étant informée que nonobſtant ces différentes diſpoſitions & les ordres particuliers qu'Elle a fait donner fréquemment pour en aſſurer l'exécution de la part des Capitaines, maîtres & patrons des navires armés pour faire la courſe contre les Ennemis, leſdits Capitaines commettent à cet égard des abus conſidérables, en recevant ſur leurs bords des matelots de différens départemens, qui ſe ſont abſenté de chez eux ſans permiſſion des Officiers chargés du détail des claſſes dans ces départemens, & qui n'auroient pas pu être inſcrits ſur les rôles des équipages, par les Officiers des claſſes établis dans les lieux où leſdits matelots ſont embarqués. A quoi déſirant pourvoir d'une maniere propre à réprimer une licence auſſi préjudiciable au bien de ſon ſervice, & ſi contraire au maintien de l'ordre & diſcipline des gens de mer: Sa Majeſté a ordonné & ordonne, veut & entend, que tout Capitaine, maître ou patron qui aura embarqué des matelots, & autres gens de mer, ſans qu'ils ayent été inſcrits ſur le rôle de l'équipage par l'Officier chargé du détail des claſſes, ſera auſſi-tôt privé du commandement du navire, ſans qu'il puiſſe être employé dans le même navire, ſous quelque dénomination que ce puiſſe être: Et pour aſſurer pleinement l'exécution dudit ordre, enjoint Sa Majeſté aux Commiſſaires de la Marine ou autres Officiers chargés du détail des claſſes, de faire des revues fréquentes à bord des navires expédiés pour la courſe, ſoit avant, ſoit après leſdites expéditions, & même dans les navires expédiés en d'autres ports, qui viendront pour cauſe de relâche ou autrement, dans l'étendue des départemens deſdits Commiſſaires; d'examiner ſoigneuſement, en faiſant leſdites revues, ſi les Capitaines ſont tombées en contravention des regles établies par les Ordonnances, au ſujet de la police & diſcipline des équipages, notamment ſur ce qui eſt porté par la préſente, concernant les matelots embarqués ſans être inſcrits ſur les rôles de l'équipage; & de tenir, dans ledit cas, ledit rôle pour être remis à celui qui devra être chargé de prendre le commandement du navire, au lieu & place du délinquant.

Mande & ordonne Sa Majeſté à Monſ. le Duc de Penthievre, Amiral de France, Gouveur & Lieutenant général de la province de Bretagne, aux Intendans de la Marine & des Claſſes, Commiſſaires généraux & ordinaires de la Marine, & à tous autres Officiers qu'il appartiendra, de tenir la main à l'exécution de la préſente Ordonnance, qui ſera lue, publiée & affichée & regiſtrée par-tout où beſoin ſera. Fait à Verſailles, le treize Avril mil ſept cent cinquante-ſept. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, PEIRENC DE MORAS.



REGLEMENT
AU SUJET DES ENGAGÉS ET FUISLS,
Qui doivent être portés par les navires marchands aux Colonies des Isles Françoises de l'Amérique & de la Nouvelle France.

Du 16 Novembre 1716.

LE ROI ayant été informé, que par différentes Ord. les négocians ont été assujettis en différens temps, d'envoyer dans les vaisseaux qu'ils destinoient pour les colonies des isles Françoises de l'Amérique, des bestiaux, des engagés, & une certaine quantité de farine, suivant les besoins que ces colonies en avoient : Et que par celles des 19 Février 1698, 8 Avril 1699, 26 Décembre 1703, 17 Novembre 1706, 3 Août 1707 & 20 Mars 1714, ils ont été assujettis à faire porter, tant auxdites isles qu'en la Nouvelle France un certain nombre d'engagés & de fusils boucaniers, lesquelles obligations étoient énoncées dans les passe-ports de S. M. Mais ces négocians ayant été déchargés d'en prendre, par Edit du mois de Février 1716, ils ont cru être dispensé de ces obligations ; & Sa Majesté n'ayant point entendu les en décharger par ledit Edit, les habitans des colonies ayant à présent également besoin d'engagés & de fusils, Elle a jugé à propos de l'avis de M. le Duc d'Orléans son Oncle Régent, d'expliquer ses intentions, & de faire le présent Réglement qu'Elle veut être exécuté à l'avenir.

TITRE PREMIER.

Des Engagés.

ARTICLE PREMIER.

Tous les capitaines des bâtimens marchands qui iront aux colonies des isles Françoises de l'Amérique & de la Nouvelle France ou Canada, excepté ceux qui iront à la traite des negres, seront tenus d'y porter des engagés ; savoir, dans les bâtimens de soixante tonneaux & au-dessous, trois engagés, dans ceux de soixante tonneaux jusqu'à cent, quatre engagés, & dans ceux de cent tonneaux & au-dessus, six engagés.

II. La condition de porter lesdits engagés, sera insérée dans les congés de l'Amiral, qui seront délivrés pour la navigation desdits navires.

III. Lesdits engagés auront au moins 18 ans & ne pourront être plus âgés de 40 ; ils seront de la grandeur au moins de 4 pieds & en état de travailler, & le terme de leur engagement sera de 3 ans.

IV. La reconnoissance en sera faite par les Officiers de l'Amirauté des ports où les bâtimens seront expédiés, lesquels rejetteront ceux qui ne seront pas de l'âge & de la qualité mentionnée dans le précédent article, ou qui ne leur paroîtront pas de bonne complexion.

V. Le signalement desdits engagés sera mentionné dans le rôle d'équipage.

VI. Les engagés qui sauront les métiers de maçon, tailleur de pierres, forgeron, serrurier, menuisier, tonnellier, charpentier, calfat & autres métiers qui peuvent être utiles dans les colonies, seront passés pour deux, & il sera fait mention du métier qu'ils sauront dans leur signalement.

VII. Les capitaines desdits bâtimens abordans dans les colonies, seront tenus de représenter aux Gouverneurs & Intendans, ou Commissaires Ordonnateurs lesdits Engagés, avec le rôle de leur signalement, pour vérifier si ce sont les mêmes qui auront dû être embarqués, & s'ils sont de la qualité prescrite.

VIII. Ils conviendront du prix avec les habitans pour lesdits engagés ; & en cas que lesdits Capitaines ne puissent pas en convenir, les Gouverneurs & Intendans ou Commissaires Ordonnateurs obligeront les habitans qui n'en auront pas le nombre prescrit par les Ordonnances, de s'en charger, & ils en régleront le prix.

IX. Lesdits Capitaines seront tenus de prendre un certificat desdits Gouverneurs, visé de l'Intendant ou Commissaire Ordonnateur, qui feront mention de la remise desdits engagés aux habitans, & que ce sont les mêmes qui auront dû être embarqués.

X. Les Capitaines desdits bâtimens seront tenus à leur retour en France, en faisant leurs déclarations de remettre lesdits certificats aux Officiers de l'Amirauté.

XI.

XI. Les Capitaines & propriétaires desdits bâtimens seront condamnés solidairement par les Officiers de l'Amirauté à deux cens livres d'amende, pour chaque engagé qu'ils n'auront pas porté dans les colonies, sauf l'appel aux Cours de Parlement où lesdites Amirautés ressortissent

TITRE II.

Des Fusils.

ARTICLE PREMIER.

Tous les Capitaines des bâtimens marchands qui iront dans les colonies des isles Françoises de l'Amérique & de la Nouvelle France ou Canada, excepté ceux qui iront à la traite des negres, seront tenus d'y porter chacun dans leurs vaisseaux 4 fusils boucaniers ou de chasse, à garniture de cuivre jaune.

II. La condition de porter lesdits fusils boucaniers ou de chasse, sera insérée dans les congés de l'Amiral, qui seront délivrés pour la navigation desdits navires.

III. Les fusils boucaniers auront 4 pieds 4 pouces, & seront du calibre d'une balle de dix-huit à la livre, poids de marc, & seront légers.

IV. Les fusils de chasse seront de la longueur de 4 pieds & légers.

V. Lesdits Capitaines remettront à leur arrivée lesdits fusils dans la salle d'armes du magasin de Sa Majesté, de l'endroit où ils aborderont, pour être ensuite examinés & éprouvés en présence du Gouverneur.

VI. Si dans l'épreuve qui sera faite il s'en trouve de rebut, lesdits Capitaines seront tenus de payer 30. liv. pour chacun de ceux qui seront rebutés.

VII. Ladite somme de trente livres sera employée par les Gouverneurs & Intendans ou Commissaires Ordonnateurs, en achat de fusils pour les pauvres habitans, lesquels leur seront distribués aussi-tôt.

VIII. Lesdits Capitaines laisseront les fusils qu'ils auront apportés dans les magasins de Sa Majesté, jusqu'à ce que leurs correspondans les ayent vendus, ou que les Gouverneurs les ayent fait distribuer dans les compagnies de milices, auquel cas ils donneront conjointement avec l'Intendant ou Commissaire Ordonnateur les ordres nécessaires pour leur payement.

IX. Lesdits Capitaines seront tenus de prendre un certificat desdits Gouverneurs, visé de l'Intendant ou Commissaire Ordonnateur, de la remise desdits fusils, dans lequel sera fait mention des sommes qu'ils auront payées en cas qu'il y en ait eu de rebutés.

X. Ils seront pareillement tenus de remettre à leur retour en France, en faisant leur déclaration, lesdits certificats aux Officiers de l'Amirauté.

XI. Les Capitaines & propriétaires desdits bâtimens seront condamnés solidairement par les Officiers de l'Amirauté à cinquante liv. d'amende pour chacun des fusils qu'ils n'auront pas portés dans les colonies, sauf l'appel aux Cours de Parlement où lesdites Amirautés ressortissent.

TITRE III.

Des Poursuites & Amendes.

ARTICLE PREMIER.

Toutes les poursuites pour les contraventions au présent Réglement, seront faites à la requête & diligence des Procureurs du Roi des Amirautés.

II. Les amendes qui seront prononcées pour lesdites contraventions dans les Sieges particuliers des Amirautés, appartiendront à l'Amiral; Et à l'égard de celles qui seront prononcées dans les Sieges Généraux des Tables de Marbre, il ne lui en appartiendra que moitié & l'autre moitié à S. M. le tout conformément à l'Ordonnance de 1681.

Les Gouverneurs & Intendans ou Commissaires Ordonnateurs rendront compte conjointement tous les six mois au Conseil de marine, du nombre des engagés & des fusils que chaque vaisseau marchand aura porté, des sommes payées pour les fusils défectueux, & de l'emploi qui en aura été fait.

Mande & ordonne Sa Majesté à Monf. le Comte de Toulouse, Amiral de France, aux Gouverneurs & Lieutenans Généraux dans l'Amérique septentrionale & méridionale, aux Intendans, Gouverneurs particuliers, Commissaires Ordonnateurs & autres Officiers qu'il appartiendra, de tenir chacun en droit soi la main à l'exécution du présent Réglement, lequel sera lu, publié & affiché par-tout où besoin sera. Fait à Paris le seize Novembre mil sept cent seize. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX.



RÉGLEMENT,

Au sujet des engagés & fusils qui doivent être portés par les navires marchands aux colonies des Isles Françoises de l'Amérique & de la Nouvelle France.

A Fontainebleau le 15 Novembre 1728.

LE Roi s'étant fait représenter le Réglement rendu par Sa Majesté le 16 Novembre 1716, & les Lettres-Patentes expédiées sur icelui le même jour, concernant la quantité d'engagés & de fusils boucaniers ou de chasse qui doivent être portés aux colonies Françoises de l'Amérique & de la Nouvelle France, par les bâtimens marchands qui y sont destinés; l'Arrêt de son Conseil d'Etat du dix Janvier 1718, qui dispense les vaisseaux de la compagnie d'Occident, aujourd'hui compagnie des Indes, de porter des engagés & fusils dans la colonie de la Louisiane, & trois Ordonnances des 14 Janvier & 20 Mai 1721, & 15 Février 1724, dont la premiere concerne les prisonniers qui seront donnés aux armateurs des vaisseaux, au lieu d'engagés qu'ils doivent porter dans les colonies; la seconde dispense les armateurs de porter des engagés en payant 60 livres pour chacun de ceux qu'ils ne transféreront pas auxdites colonies sur leurs vaisseaux; & la troisieme régle entr'autres choses qu'il sera payé 120 liv. pour les engagés de métier qui ne seront point portés auxdites isles & colonies; & Sa Majesté étant informée qu'il convient pour l'avantage desdites isles & colonies & l'utilité des négocians d'expliquer précisément ses intentions sur les différentes dispositions contenues dans lesdits Réglemens, Arrêts & Ordonnances, elle a fait le présent Réglement qu'elle veut être exécuté à l'avenir selon sa forme & teneur.

TITRE PREMIER.

Des Engagés.

ARTICLE PREMIER.

Tous les capitaines des bâtimens marchands qui iront aux colonies des isles Françoises de l'Amérique & de la Nouvelle France ou Canada, & Isle-Royale, excepté les vaisseaux de la compagnie des Indes destinés pour la colonie de la Louisiane, & pour la traite des Negres, ceux des marchands qui avec la permission de ladite compagnie iront faire ladite traite des Negres, & ceux qui seront destinés pour aller faire la pêche de la morue; seront tenus d'y porter des engagés; savoir, dans les bâtimens de soixante tonneaux & au-dessous 3 engagés, dans ceux de 60 jusqu'à 100, quatre engagés, & dans ceux de 100 tonneaux & au-dessus, six engagés.

II. La condition de porter lesdits engagés sera insérée dans les congés de l'Amiral qui seront délivrés pour la navigation desdits bâtimens & navires.

III. Lesdits engagés auront au moins 18 ans, & ne pourront être plus âgés de quarante, ils seront de la grandeur au moins de quatre pieds & en état de travailler, & le terme de leur engagemens sera de trois ans.

IV. La reconnoissance en sera faite par les Officiers de l'Amirauté des ports où les bâtimens seront expédiés, lesquels rejetteront ceux qui ne seront pas de l'âge & de la qualité mentionnée dans le précédent article, ou qui ne leur paroîtront pas de bonne complexion.

V. Le signalement desdits engagés sera mentionné dans le rôle d'équipage.

VI. Les engagés qui sauront les métiers de maçon, tailleur de pierre, forgeron, serrurier, menuisier, tonnelier, charpentier, calfat & autres métiers qui peuvent être utiles dans les colonies, seront passés pour deux, & il sera fait mention du métier qu'ils sauront dans leur signalement; à l'effet de quoi les capitaines ou armateurs qui présenteront à l'avenir pour engagés des gens de métier, seront tenus de rapporter au bureau des classes un certificat des maîtres du métier; sous le titre duquel ils seront présentés, portant que lesdits engagés sont capables d'exercer ledit métier; lesquels maîtres de métier seront à cette fin indiqués auxdits capitaines ou armateurs par le commissaire ou commis aux classes qui délivrera le rôle d'équipage.

VII. Les capitaines desdits bâtimens abordans dans lesdites isles & colonies Françoises seront tenus de représenter aux Gouverneurs & Intendans ou Commissaires Ordonnateurs lesdits engagés avec le rôle de leur signalement pour

vérifier si ce sont les mêmes qui auront dû être embarqués, & s'ils sont de la qualité prescrite.

VIII. Chaque habitant desdites isles & colonies sera tenu de prendre un engagé par chaque vingtaine de Negres qu'il aura sur son habitation, outre le commandeur. Les capitaines conviendront du prix desdits engagés avec lesdits habitans, & en cas qu'ils ne puissent point en convenir à l'amiable, lesdits Gouverneurs & Intendans ou Commissaires Ordonnateurs en régleront le prix & obligeront les habitans qui n'en auront pas le nombre ci-dessus prescrit de s'en charger.

IX. Les capitaines seront tenus de prendre un certificat desdits Gouverneurs, visé de l'Intendant ou Commissaire Ordonnateur, dans lequel il sera fait mention de la remise desdits engagés aux habitans, & que ce sont les mêmes qui auront dû être embarqués.

X. Seront tenus les capitaines à leur retour en France, en faisant leur déclaration de remettre lesdits certificats aux Officiers de l'Amirauté, & faute par eux de rapporter lesdits certificats, ils payeront entre les mains du Trésorier Général de la marine en exercice, un mois après l'arrivée de leurs bâtimens dans le port du débarquement; savoir, pour chaque simple engagé, la somme de 60 livres, & celle de 120 livres pour chaque engagé de métier qu'ils n'auront pas remis dans lesdites colonies, encore même qu'ils rapportent des certificats de désertion desdits engagés, ausquels S. M. défend aux Juges d'Amirauté d'avoir égard; veut Sa Majesté que faute d'avoir payé dans ledit temps d'un mois ils soient poursuivis pardevant lesdits Juges d'Amirauté, & condamnés au payement desdites sommes, & en outre à une amende d'une somme égale à celle à laquelle ils auront été condamnés.

XI. Les particuliers que Sa Majesté destinera par ses ordres à passer en qualité d'engagés dans lesdites colonies, ensemble les soldats de recrues qui y seront envoyés, soit qu'ils ayent des métiers ou non, seront reçus dans les vaisseaux marchands destinés pour lesdites colonies; sur le pied d'un engagé chacun, & traités de la même maniere que s'ils avoient été engagés par les capitaines ou armateurs, lesquels seront déchargés d'autant du nombre qu'ils auront été obligés d'embarquer, eu égard à la continence de tonneaux de leurs bâtimens. Ils seront pareillement déchargés du nombre des engagés pour les places qui seront accordés aux Officiers desdites colonies & autres qui passeront dans lesdits bâtimens.

XII. Permet Sa Majesté aux capitaines ou armateurs qui n'auront pas dans le temps du départ de leur bâtiment pour lesdites colonies, le nombre d'engagés prescrit par le présent Réglement, de payer avant le départ pour chacun de ceux qui leur manqueroit la somme de 60 liv. entre les mains du Commis du Trésorier-Général de la Marine en exercice, moyennant quoi & rapportant la quittance dudit Commis, ils seront déchargés.

XIII. N'entend Sa Majesté comprendre dans le précédent article, les vaisseaux qui seront destinés pour le Canada & l'Isle-Royale, dont les capitaines ou armateurs seront tenus d'embarquer le nombre effectif des engagés, prescrit par le premier article de ce Réglement.

TITRE II.

Des Fusils.

ARTICLE PREMIER.

Tous les capitaines des bâtimens marchands qui iront dans lesdites colonies des isles Françoises de l'Amérique, du Canada & l'Isle-Royale, excepté les capitaines des vaisseaux de la Compagnie des Indes, destinés pour la Louisiane & pour la traite des Negres, ceux des bâtimens marchands qui, avec la permission de ladite Compagnie, iront faire ladite traite des Negres, & ceux qui seront destinés pour aller faire la pêche de la morue, seront tenus d'y porter chacun dans leur vaisseaux quatre fusils boucaniers ou de chasse à garniture jaune.

II. La condition de porter lesdits fusils boucaniers ou de chasse sera insérée dans les congés de l'Amiral qui seront délivrés pour la navigation desdits navires.

III. Les fusils boucaniers auront quatre pieds quatre pouces, & seront du calibre d'une balle de dix-huit à la liv. poid de marc, & seront légers.

IV. Les fusils de chasse seront de la longueur de quatre pieds & légers.

V. Les capitaines remettront à leur arrivée lesdits fusils dans la salle d'armes du magasin de Sa Majesté, de l'endroit où ils aborderont pour être ensuite examinés & éprouvés en présence du Gouverneur ou Commandant en son absence.

VI. Si dans l'épreuve qui sera faite il s'en trouve de rebut, lesdits capitaines seront tenus de payer 30 livres pour chaque fusil rebuté.

VII. Ladite somme de 30 liv. sera employée par les Gouverneurs & Intendans ou Commissaires Ordonnateurs en achat de fusils pour les pauvres habitans, lesquels seront distribués aussi-tôt.

VIII. Lesdits capitaines laisseront les fusils qu'ils auront apportés dans les magasins de Sa Majesté, jusqu'à ce qu'eux ou leurs correspondans les ayent vendus, ou que les Gouverneurs les ayent fait distribuer dans les compagnies de Milice, auquel cas ils donneront conjointement avec l'Intendant ou Commissaire Ordonnateur les ordres nécessaires pour leur payement.

IX. Lesdits capitaines seront tenus de prendre un certificat desdits Gouverneurs, visé de l'Intendant ou du Commissaire Ordonnateur de la remise desdits fusils; dans lequel il sera fait mention des sommes qu'ils auront payées, en cas qu'il y en ait de rebutés.

X. Ils seront pareillement tenus de remettre à leur retour en France, en faisant leur déclaration lesdits certificats aux Officiers d'Amirauté.

XI. Les capitaines & propriétaires desdits bâtimens seront condamnés solidairement par les Officiers de l'Amirauté à 50 livres d'amende pour chacun des fusils qu'ils n'auront pas portés dans les colonies, sauf l'appel aux Cours de Parlement où lesdites Amirautés ressortissent.

TITRE III.

Des Poursuites & Amendes.

ARTICLE PREMIER.

Les contraventions aux articles du présent Réglement seront poursuivies à la Requête des Procureurs de Sa Majesté des Amirautés, & les Sentences qui interviendront contre les délinquants, seront exécutées pour les condamnations d'amende, nonobstant l'appel & sans préjudice d'icelui, jusqu'à la concurrence de 300 liv. sans qu'il puisse être accordé de défenses, même lorsque l'amende sera plus forte que jusqu'à concurrence de ce qui excédera ladite somme de 300 livres.

II. Ceux qui appelleront desdites Sentences, seront tenus de faire statuer sur leur appel ou de le mettre en état d'être jugé définitivement dans un an du jour & date d'icelui; sinon & à faute de ce faire, ledit temps passé, ladite Sentence sortira son plein & entier effet, & l'amende sera distribuée conformément à ladite Sentence, & le dépositaire d'icelle bien & valablement déchargé.

III. Les amendes qui seront prononcées pour lesdites contraventions dans les Sieges particuliers des Amirautés, appartiendront à l'Amiral, & à l'égard de celles qui seront prononcées dans les Sieges généraux des Tables de Marbre, il ne lui en appartiendra que moitié, & l'autre moitié à Sa Majesté, le tout conformément à l'Ordonnance de 1681.

IV. Les Gouverneurs & Intendans ou Commissaires Ordonnateurs desdites colonies rendront compte conjointement tous les six mois au Secrétaire d'Etat, ayant le département de la Marine, du nombre des engagés, des fusils que chaque vaisseau marchands aura porté, des sommes payées pour les fusils défectueux, & de l'emploi qui en aura été fait.

Mande & ordonne Sa Majesté à Mons. le Comte de Toulouse, Amiral de France, aux Gouverneurs & Lieutenans-Généraux dans l'Amérique Septentrionale & Méridionale, aux Intendans, Gouverneurs particuliers, Commissaires Ordonnateurs & autres Officiers qu'il appartiendra, de tenir chacun en droit soi la main à l'exécution du présent Réglement, lequel sera lû, publié & affiché par-tout où besoin sera. Fait à Fontainebleau, le quinze Novembre mil sept cent vingt-huit. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX.

ÉDIT

Touchant la Police des Isles de l'Amérique Françoise, appellé Code Noir.

Du mois de Mars 1685.

LOUIS par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre : A tous présens & à venir, Salut. Comme nous devons également nos soins à tous les peuples que la divine providence a mis sous notre obéissance, nous avons bien voulu faire examiner en notre présence les mémoires qui nous ont été envoyés par nos Officiers de nos isles de l'Amérique, par lesquels

ayant été informé du besoin qu'ils ont de notre autorité & de notre Justice, pour y maintenir la discipline de l'Eglise catholique, apostolique & romaine, & pour y régler ce qui concerne l'état & la qualité des esclaves dans nosdites isles ; & désirant y pourvoir & leur faire connoître qu'encore qu'ils habitent des climats infiniment éloignés de notre séjour ordinaire, nous leur sommes toujours présent, non-seulement par l'étendue de notre puissance ; mais encore pour la promptitude de notre application à les secourir dans leurs nécessités.

A CES CAUSES de l'avis de notre Conseil & de notre certaine science, pleine puissance & autorité royale, nous avons dit, statué & ordonné, disons, statuons & ordonnons, voulons & nous plaît ce qui ensuit..

ARTICLE PREMIER.

Voulons & entendons que l'Edit du feu Roi de glorieuse mémoire, notre très-honoré Seigneur & pere du 23 Avril 1615, soit exécuté dans nos isles, ce faisant enjoignons à tous nos Officiers de chasser hors de nos isles, tous les Juifs qui y ont établi leur résidence, auxquels, comme aux ennemis déclarés du nom chrétien nous commandons d'en sortir dans trois mois, à compter du jour de la publication des présentes, à peine de confiscation de corps & de biens.

II. Tous les esclaves qui seront dans nos isles seront baptisés, instruits dans la religion catholique, apostolique & romaine. Enjoignons aux habitans qui acheteront des Negres nouvellement arrivés, d'en avertir les Gouverneurs & Intendans desdites isles, dans huitaine au plus tard, à peine d'amende arbitraire, lesquels donneront les ordres nécessaires pour les faire instruire & baptiser dans le temps convenable.

III. Interdisons tout exercice public d'autre religion que de la catholique, apostolique & romaine, voulons que les contrevenans soient punis comme rébelles & désobéissans à nos Commandemens. Défendons toutes assemblées pour cet effet, lesquelles déclarons conventicules, illicites & séditieuses, sujettes à la même peine qui aura lieu même contre les maîtres qui les permettront ou souffriront à l'égard de leurs esclaves.

IV. Ne seront préposés aucuns commandeurs à la direction des Negres, qui ne fassent profession de la religion catholique, apostolique & romaine, à peine de confiscation desdits Negres contre les maîtres qui les auront préposés, & de punition arbitraire contre les commandeurs qui auront accepté ladite direction.

V. Défendons à nos sujets de la religion prétendue réformée, d'apporter aucun trouble ni empêchement à nos autres sujets, même à leurs esclaves dans le libre exercice de la religion catholique, apostolique & romaine, à peine de punition exemplaire.

VI. Enjoignons à tous nos sujets de quelque qualité & condition qu'ils soient, d'observer les jours de Dimanches & Fêtes qui sont gardés par nos sujets de la religion catholique, apostolique & romaine. Leur défendons de travailler ni faire travailler leurs esclaves esdits jours, depuis l'heure de minuit jusqu'à l'autre minuit, soit à la culture de la terre, à la manufacture des sucres, & à tous autres ouvrages ; à peine d'amende & de punition arbitraire contre les maîtres, & de confiscation tant des sucres que desdits esclaves qui seront surpris par nos Officiers dans leur travail.

VII. Leur défendons pareillement de tenir le marché des Negres, & tous autres marchés, lesdits jours, sur pareilles peines, & de confiscations des marchandises qui se trouveront alors au marché, & d'amende arbitraire contre les marchands.

VIII. Déclarons nos sujets qui ne sont pas de la religion catholique, apostolique & romaine, incapables de contracter à l'avenir aucun mariage valable. Déclarons bâtards les enfans qui naîtront de telles conjonctions, que nous voulons être tenus & réputés, tenons & réputons pour vrais cocubinages.

IX. Les hommes libres qui auront un ou plusieurs enfans de leur concubinage avec leurs esclaves, ensemble les maîtres qu'il l'auront souffert, seront chacun condamné à une amende de deux mille livres de sucre ; & s'ils sont les maîtres de l'esclave, de laquelle ils auront eu lesdits enfans, voulons qu'outre l'amende ils soient privés de l'esclave & des enfans ; & qu'elle & eux soient confisqués au profit de l'Hôpital, sans jamais pouvoir être affranchis. N'entendons toutefois le présent article avoir lieu, lorsque l'homme n'étant point marié à une autre personne durant son concubinage avec son esclave, épousera dans les formes observées par l'Eglise sadite esclave, qui sera affranchie par ce moyen & les enfans rendus libres & légitimes.

X. Lesdites solemnités prescrites par l'Ordonnance de Blois, articles 40, 41, 42, & par la Déclaration du mois de Novembre 1639, pour les mariages, seront observées tant à l'égard des personnes libres que des esclaves ; sans néanmoins que le consentement du pere & de la mere de l'esclave y soit nécessaire ; mais celui du maître seulement.

XI. Défendons aux curés de procéder aux mariages des esclaves, s'ils ne font apparoir du consentement de leur maître. Défendons aussi aux maîtres d'user d'aucunes contraintes sur leurs esclaves pour les marier contre leur gré.

XII. Les enfans qui naîtront de mariage entre esclaves, seront esclaves & appartiendront aux maîtres des femmes esclaves & non à ceux de leur mari, si le mari & la femme ont des maîtres différens.

XIII. Voulons que si le mari esclave a épousé une femme libre, les enfans tant mâles que filles suivant la condition de leur mere, & soient libres comme elle, nonobstant la servitude de leur pere; & que si le pere est libre & la mere esclave, les enfans soient esclaves pareillement.

XIV. Les maîtres seront tenus de faire mettre en terre sainte, dans les cimetieres destinés à cet effet, leurs esclaves baptisés; & à l'égard de ceux qui mourront sans avoir reçu le baptême, ils seront enterrés la nuit dans quelque champ voisin du lieu où ils seront décédés.

XV. Défendons aux esclaves de porter aucunes armes offensives, ni de gros bâtons, à peine du fouet & de confiscation des armes au profit de celui qui les en trouvera saisis, à l'exception seulement de ceux qui seront envoyés à la chasse par leurs maîtres & qui seront porteurs de leurs billets, ou marque connue.

XVI. Défendons pareillement aux esclaves appartenans à différens maîtres, de s'attrouper, soit le jour ou la nuit, sous prétexte de nôces ou autrement, soit chez un de leurs maîtres ou ailleurs, & encore moins dans les grands chemins ou lieux écartés, à peine de punition corporelle qui ne pourra être moindre que du fouet & de la fleur de lys; & en cas de fréquentes récidives & autres circonstances aggravantes, pourront être punis de mort; ce que nous laissons à l'arbitrage des Juges. Enjoignons à tous nos sujets de courir sur les contrevenans, de les arrêter & conduire en prison, bien qu'ils ne soient Officiers, & qu'il n'y ait contr'eux encore aucun décret.

XVII. Les maîtres qui seront convaincus d'avoir permis ou toléré telles assemblées composées d'autres esclaves que de ceux qui leur appartiennent, seront condamnés en leur propre & privé nom, de réparer tout le dommage qui aura été fait à leurs voisins, à l'occasion desdites assemblées, & en dix écus d'amende pour la premiere fois, & au double au cas de récidive.

XVIII. Défendons aux esclaves de vendre des cannes de sucre, pour quelque cause ou occasion que ce soit, même avec la permission de leur maître, à peine du fouet contre les esclaves; & de dix livres tournois contre leurs maîtres qui l'auront permis, & de pareille amende contre l'acheteur.

XIX. Leur défendons aussi d'exposer en vente au marché ni de porter dans les maisons particulieres pour vendre aucunes sortes de denrées, même de fruits, légumes, bois à brûler, herbes pour leur nourriture & des bestiaux à leurs manufactures, sans permission expresse de leurs maîtres, par un billet, ou par des marques connues, à peine de revendication des choses ainsi vendues, sans restitution du prix par leurs maîtres, & de six livres tournois d'amende à leur profit contre les acheteurs.

XX. Voulons à cet effet que deux personnes soient préposées par nos Officiers dans chacun marché, pour examiner les denrées & marchandises qui seront apportées par les esclaves, ensemble les billets & marques de leurs maîtres.

XXI. Permettons à tous nos sujets habitans des isles, de se saisir de toutes les choses dont ils trouveront les esclaves chargés, lorsqu'ils n'auront point de billets de leurs maîtres, ni de marques connues, pour être rendues incessamment à leurs maîtres, si les habitations sont voisines du lieux où les esclaves auront été surpris en délit, sinon elles seront incessamment envoyées à l'Hôpital pour y être en dépôt jusqu'à ce que les maîtres en ayent été avertis.

XXII. Seront tenus les maîtres de fournir par chacune semaine à leurs esclaves âgés de dix ans & au-dessus, pour leur nourriture, deux pots & demi mesure du pays de farine magnoc, ou trois cassaves pesant deux livres & demie chacune au moins, ou choses équivalentes, avec deux livres de bœuf salé ou trois livres de poisson ou autres choses à proportion, & aux enfans depuis qu'ils sont sevrés jusqu'à l'âge de dix ans, la moitié des vivres ci-dessus.

XXIII. Leur défendons de donner aux esclaves de l'eau-de-vie de canne, guildive, pour tenir lieu de la subsistance mentionnée au précédent article.

XXIV. Leur défendons pareillement de se décharger de la nourriture & subsistance de leurs esclaves en leur permettant de travailler certain jour de la semaine pour leur compte particulier.

XXV. Seront tenus les maîtres de fournir à chacun esclave par chacun an deux habits de toile ou quatre aunes de toiles au gré desdits maîtres.

XXVI. Les esclaves qui ne seront point nourris, vêtus & entretenus par leurs maîtres selon que nous l'avons ordonné par ces présentes, pourront en donner avis à notre Procureur, &

mettre leurs mémoires entre ses mains, sur lesquels, & même d'office, si les avis lui en viennent d'ailleurs, les maîtres seront poursuivis à sa Requête & sans frais; ce que nous voulons être observé pour les crieries & traitemens barbares & inhumains des maîtres envers leurs esclaves.

XXVII. Les esclaves infirmes par vieillesse, maladie, ou autrement, soit que la maladie soit incurable ou non, seront nourris & entretenus par leurs maîtres; & en cas qu'ils les eussent abandonnés, lesdits esclaves seront adjugés à l'Hôpital, auquel les maîtres seront condamnés de payer six sols, par chacun jour pour leur nourriture & entretien de chacun esclave.

XXVIII. Déclarons les esclaves ne pouvoir rien avoir qui ne soit à leur maître, & tout ce qui leur vient par industrie, ou par la libéralité d'autres personnes ou autrement à quelque titre que ce soit, être acquis en pleine propriété à leur maître, sans que les enfans des esclaves, leur pere & mere, leurs parens, & tous autres libres ou esclaves puissent rien prétendre par succession, disposition entrevifs ou à cause de mort, lesquelles dispositions nous déclarons nulles, ensemble toutes les promesses & obligations qu'ils auroient faites, comme étant faites par gens incapables de disposer & contracter de leur chef.

XXIX. Voulons néanmoins que les maîtres soient tenus de ce que les esclaves auront fait par leur ordre & commandement, ensemble ce qu'ils auront géré & négocié dans la boutique, & pour l'espece particuliere du commerce à laquelle les maîtres les auront proposés : ils seront tenus seulement jusqu'à concurrence de ce qui aura tourné au profit des maîtres; le pécule desdits esclaves que leurs maîtres leur auront permis en sera tenu, après que leurs maîtres en auront déduit par préférence ce qui pourra leur en être dû, sinon que le pécule consistant en tout ou partie en marchandises, dont les esclaves auront permission de faire trafic à part, sur lesquelles leurs maîtres viendront seulement par contribution au sol la livre avec les autres créanciers.

XXX. Ne pourront les esclaves être pourvus d'offices ni de commissions ayant quelques fonctions publiques, ni être constitués agens par autres que leurs maîtres, pour agir & administrer aucun négoce, ni arbitres, experts ou témoins, tant en matiere civile que criminelle; & en cas qu'ils soient ouis en témoignage, leurs dépositions ne serviront que de mémoires pour aider les Juges à s'éclaircir d'ailleurs, sans que l'on en puisse tirer aucune présomption ni conjecture, ni adminicule de preuve.

XXXI. Ne pourront aussi les esclaves être partie ni en jugement ni en matiere civile, tant en demandant qu'en défendant, ni être partie civile en matiere criminelle, & de poursuivre en matiere criminelle la réparation des outrages & excès qui auront été commis contre les esclaves.

XXXII. Pourrront les esclaves être poursuivis criminellement, sans qu'il soit besoin de rendre leurs maîtres parties, sinon en cas de complicité; & seront lesdits esclaves accusés, jugés en premiere instance par les Juges ordinaires & par appel au Conseil Souverain sur la même instruction, avec les mêmes formalités que les personnes libres.

XXXIII. L'esclave qui aura frappé son maître, ou la femme de son maître, sa maîtresse, ou leurs enfans, avec contusion de sang, ou au visage, sera puni de mort.

XXXIV. Et quant aux excès & voyes de fait qui seront commis par les esclaves contre les personnes libres : voulons qu'ils soient sévérement punis, même de mort s'il y échet.

XXXV. Les vols qualifiés, même ceux des chevaux, cavales, mulets, bœufs & vaches qui auront été faits par les esclaves ou par ceux affranchis, seront punis de peines afflictives, même de mort si le cas le requiert.

XXXVI. Les vols de moutons, chevres, cochons, volailles, cannes de sucre, pois, magnoc ou autres légumes, faits par les esclaves, seront punis selon la qualité du vol, par les Juges, qui pourront, s'il y échet, les condamner à être battus de verges par l'Exécuteur de la haute-justice, & marqué à l'épaule d'une fleur de lys.

XXXVII. Seront tenus les maîtres en cas de vols ou autrement des dommages causés par leurs esclaves, outre la peine corporelle des esclaves, réparer les torts en leur nom, s'ils n'aiment mieux abandonner l'esclave à celui auquel le tort a été fait, ce qu'ils seront tenus d'opter dans 3 jours, à compter du jour de la condamnation, autrement ils en seront déchus.

XXXVIII. L'esclave fugitif qui aura été en fuite pendant un mois, à compter du jour que son maître l'aura dénoncé en justice, aura les oreilles coupées & sera marqué d'une fleur de lys sur une épaule, & s'il récidive un autre mois à compter pareillement du jour de la dénonciation, aura le jaret coupé & sera marqué d'une fleur de lys sur l'autre épaule, & la troisieme fois il sera puni de mort.

XXXIX. Les affranchis qui auront donné retraite dans leurs maisons aux esclaves fugitifs, seront condamnés par corps envers leurs maîtres, en l'amende de trois cens livres de sucres pour chacun jour de rétention.

XL. L'esclave puni de mort sur la dénoncia-

tion de ſon maître non complice du crime pour lequel il aura été condamné, ſera eſtimé avant l'exécution par deux des principaux habitans de l'iſle qui ſeront nommés d'office par le Juge, & le prix de l'eſtimation ſera payé au maître ; pour à quoi ſatisfaire, il ſera impoſé par l'Intendant ſur chacune tête de negre payant droit, la ſomme portée par l'eſtimation, laquelle ſera régalée ſur chacun deſdits negres, & levé par le fermier du Domaine Royal d'occident pour éviter à frais.

XLI. Défendons aux Juges, à nos Procureurs & aux Greffiers de prendre aucune taxe dans les procès criminels contre les eſclaves, à peine de concuſſion.

XLII. Pourront pareillement les maîtres, lorſqu'ils croiront que leurs eſclaves l'auront mérité, les faire enchaîner & les faire battre de verges ou de cordes, leur défendant de leur donner la torture ni de leur faire aucune mutilation de membre, à peine de confiſcation des eſclaves, & d'être procédé contre les maîtres extraordinairement.

XLIII. Enjoignons à nos Officiers de pourſuivre criminellement les maîtres ou les commandeurs qui auront tué un eſclave ſous leur puiſſance ou ſous leur direction, & de punir le maître ſelon l'attrocité des circonſtances, & en cas qu'il y ait lieu à l'abſolution, permettons à nos Officiers de renvoyer tant les maîtres que commandeurs abſous, ſans qu'ils ayent beſoin de nos graces.

XLIV. Déclarons les eſclaves être meubles, & comme tels entrer en la communauté, n'avoir point de ſuite par hypotheque & partager également entre les co-héritiers ſans préciput ni droit d'aineſſe, n'être ſujets au douaire coutumier, au retrait féodal & lignager, aux droits féodaux & ſeigneuriaux, aux formalités des décrets, ni aux retranchemens des quatre quints, en cas de diſpoſition à cauſe de mort ou teſtamentaire.

XLV. N'entendons toutefois priver nos ſujets de la faculté de les ſtipuler propres à leurs perſonnes & aux leurs de leur côté & ligne, ainſi qu'il ſe pratique pour les ſommes de deniers & autres choſes mobiliaires.

XLVI. Dans les ſaiſies des eſclaves ſeront obſervées les formalités preſcrites par nos Ordonnances & les coutumes pour les ſaiſies des choſes mobiliaires. Voulons que les deniers en provenans ſoient diſtribués par ordre des ſaiſies ; & en cas de déconfiture, au ſol la livre, après que les dettes privilégiés auront été payées, & généralement que la condition des eſclaves ſoit réglée en toutes affaires, comme celles des autres choſes mobiliaires aux exceptions ſuivantes.

XLVII. Ne pourront être ſaiſies & vendus ſéparément, le mari & la femme & leurs enfans impuberes, s'ils ſont tous ſous la puiſſance du même maître ; déclarons nulles les ſaiſies & ventes qui en ſeront faites, ce que nous voulons avoir lieu dans les aliénations volontaires, ſur peine, pour les aliénateurs, d'être privés de celui ou de ceux qu'ils auront gardés qui ſeront adjugés aux acquéreurs, ſans qu'ils ſoient tenus de faire aucun ſupplément du prix.

XLVIII. Ne pourront auſſi les eſclaves travaillant actuellement dans les ſucreries, indigoteries & habitations, âgés de 14 ans & au-deſſus juſqu'à ſoixante ans, être ſaiſis pour dettes, ſinon pour ce qui ſera dû du prix de leur achat, ou que la ſucrerie, ou indigoterie, ou habitation dans laquelle ils travaillent ſoit ſaiſie réellement ; défendons à peine de nullité de procéder par ſaiſie réelle & adjudication par décret ſur les ſucreries, indigoteries, ni habitations, ſans y comprendre les eſclaves de l'âge ſuſdit & y travaillant actuellement.

XLIX. Les fermiers judiciaires des ſucreries, indigoteries ou habitations ſaiſies réellement conjointement avec les eſclaves, ſeront tenus de payer le prix entier de leur bail, ſans qu'ils puiſſent compter parmi les fruits & droits de leur bail qu'ils percevront, les enfans qui ſeront nés des eſclaves pendant le cours d'icelui qui n'y entrent point.

L. Voulons que nonobſtant toutes conventions contraires, que nous déclarons nulles, que leſdits enfans appartiennent à la partie ſaiſie ſi les créanciers ſont ſatisfaits d'ailleurs, ou à l'adjudicataire s'il intervient un décret, & qu'à cet effet, mention ſoit faite dans la derniere affiche avant l'interpoſition du décret des enfans nés des eſclaves depuis la ſaiſie réelle ; que dans la même affiche il ſoit fait mention des eſclaves décédés depuis la ſaiſie réelle dans laquelle ils auront été compris.

LI. Voulons pour éviter aux frais & aux longueurs des procédures, que la diſtribution du prix entier de l'adjudication, conjointement des fonds & des eſclaves, & de ce qui proviendra du prix des baux judiciaires, ſoit faite entre les créanciers ſelon l'ordre de leurs privileges & hypotheques, ſans diſtinguer ce qui eſt provenu du prix des fonds, d'avec ce qui eſt procédant du prix des eſclaves.

LII. Et néanmoins les droits féodaux & ſeigneuriaux ne ſeront payés qu'à proportion du prix des fonds.

LIII. Ne ſeront reçus des lignagers & les Seigneurs féodaux à retirer les fonds décrétés, s'ils

s'ils ne retirent les esclaves vendus conjointement avec les fonds, ni les adjudicataires à retenir les esclaves sans les fonds.

LIV. Enjoignons aux gardiens nobles & bourgeois, usufruitiers, amodiateurs & autres jouissans des fonds, auxquels sont attachés des esclaves qui travaillent, de gouverner lesdits esclaves comme bons peres de familles, sans qu'ils soient tenus après leur administration de rendre le prix de ceux qui seront décédés ou diminués par maladie, vieillesse ou autrement sans leur faute, & sans qu'ils puissent aussi retenir comme les fruits de leurs profits, les enfans nés desdits esclaves durant leur administration, lesquels nous voulons être conservés & rendus à ceux qui en seront les maîtres & propriétaires.

LV. Les maîtres âgés de 20 ans, pourront affranchir leurs esclaves par tous actes entrevifs ou à cause de mort, sans qu'ils soient tenus de rendre raison de leur affranchissement ni qu'ils ayent besoin d'avis de parents, encore qu'ils soient mineurs de 25 ans.

LVI. Les esclaves qui auront été faits légataires universels par leurs maîtres, ou nommés exécuteurs de leurs testamens, ou tuteurs de leurs enfans, seront tenus & réputés, & les tenons & réputons pour affranchis.

LVII. Déclarons leurs affranchissemens faits dans nos isles, leur tenir lieu de naissance dans nos isles, & les esclaves affranchis n'avoir besoin de nos lettres de naturalité pour jouir des avantages de nos sujets naturels dans notre Royaume, terres & pays de notre obéissance, encore qu'ils soient nés dans les pays étrangers.

LVIII. Commandons aux affranchis de porter un respect singulier à leurs anciens maîtres, à leurs veuves & leurs enfans, ensorte que l'injure qu'ils auront faite soit punie plus griévement que si elle étoit faite à une autre personne: les déclarons toutefois francs & quittes envers eux de toutes autres charges, services & droits utiles que leurs anciens maîtres voudroient prétendre, tant sur leurs personnes que sur leurs biens & successions en qualité de patrons.

LIX. Octroyons aux affranchis les mêmes droits, privileges & immunités dont jouissent les personnes nées libres; voulons qu'ils méritent une liberté acquise, & qu'elle produise en eux, tant pour leurs personnes que pour leurs biens, les mêmes effets que le bonheur de la liberté naturelle cause à nos autres sujets.

LX. Déclarons les confiscations & les amendes, qui n'ont point de destination particuliere par ces présentes, nous appartenir, pour être payées à ceux qui sont préposés à la recette de nos revenus. Voulons néanmoins que distraction soit faite du tiers desdites confiscations & amendes au profit de l'Hôpital établi dans l'isle où elles auront été adjugées.

Si donnons en mandement à nos amés & féaux les gens tenans notre Conseil souverain établi à la Martinique, Guadeloupe, Saint Christophe, que ces présentes ils ayent à faire lire, publier & enrégistrer, & le contenu en icelles, garder & observer de point en point selon leur forme & teneur, sans y contrevenir ni permettre qu'il y soit contrevenu en quelque sorte & maniere que ce soit, nonobstant tous Edits, Déclarations, Arrêts & usages à ce contraires, auxquelles nous avons dérogé & dérogeons par cesdites présentes. Car tel est notre plaisir; & afin que ce soit chose ferme & stable à toujours, nous y avons fait mettre notre scel

Donné à Versailles au mois de Mars 1685, & de notre regne le quarante-deuxieme. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, par le Roi, COLBERT. *Visa* LE TELLIER. Et scellé du grand Sceau de cire verte en lacs de soye verte & rouge. Collationné à l'original. *Signé* DU METS.

Lu, publié & registré le présent Edit, oui & ce requérant le Procureur-Général du Roi, pour être exécuté selon sa forme & teneur, & sera à la diligence dudit Procureur-Général envoyé copies d'icelui aux Sieges ressortissans du Conseil, pour y être pareillement lu, publié & enrégistré.

Fait & donné au Conseil souverain de la côte de Saint Domingue, tenu au petit Gouave, le 6 Mai 1687. Signé Moriceau. Et au-dessus est écrit, collationné par nous Notaire Royal au Siege de Leogane de l'Isle Espagnole, soussigné sur une autre à nous représentée, & à l'instant rendue, & délivré la présente expédition au sieur Louis Benoît, Procureur-Général & spécial du sieur Libroc de Closneuf, pour lui valoir & servir ce qu'il appartiendra, cejourd'hui 14 Avril 1701. Signé Francq, avec paraphe. Collationné à son original en papier, ce fait & rendu par moi Greffier de la Chambre du Domaine & Trésor au Palais à Paris, ce 10 Mai 1702.

Signé BROCQUET, Greffier.



ÉDIT

Concernant les Esclaves des Colonies.

Du mois d'Octobre 1716.

Regiſtré au Greffe du Conſeil Supérieur du Cap, le 3 Février 1717.

LOUIS par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre : A tous préſens & à venir, Salut. Depuis notre avénement à la Couronne, nos premiers ſoins ont été employés à réparer les pertes cauſées à nos ſujets, par la guerre que le Roi notre très-honoré Seigneur & biſayeul de glorieuſe mémoire a été forcé de ſoutenir, & nous nous ſommes même appliqués à chercher les moyens de leur faire goûter les ſuites de la paix; nos colonies quoique éloignées de Nous, ne méritent pas moins de reſſentir les effets de notre attention; nous avons fait examiner l'état où elles ſe trouvent, & par les différens mémoires qui nous ont été préſentés, nous avons connu la néceſſité qu'il y a d'y ſoutenir l'exécution de l'Edit du mois de Mars 1685, qui en maintenant la diſcipline de l'Egliſe Catholique, Apoſtolique & Romaine, pourvoit à ce qui concerne l'état & qualité des eſclaves negres qu'on entretient dans les colonies pour la culture des terres; & comme nous avons été informés que pluſieurs habitans de nos iſles de l'Amérique déſirent envoyer en France quelques-uns de leurs eſclaves pour les confirmer dans les inſtructions & dans les exercices de notre religion, & pour leur faire apprendre en même temps quelque métier ou art dont les colonies recevroient beaucoup d'utilités par le retour de ces eſclaves; mais que les habitans craignant que les eſclaves ne prétendent être libres en arrivant en France, ce qui pourroit cauſer aux habitans une perte conſidérable, & les détourner d'un objet auſſi pieux & auſſi utile; nous avons réſolu de faire connoître nos intentions à ce ſujet. A ces cauſes & autres à ce nous mouvans, de l'avis de notre très-cher & très-amé oncle le Duc d'Orléans Régent; de notre très-cher & très-amé couſin le Duc de Bourbon, de notre très-cher & très-amé oncle le Duc du Maine, & de notre très-cher & très-amé oncle le Comte de Toulouſe, & autres Pairs de France, Grands & notables Perſonnages de notre Royaume, & de notre certaine ſcience, pleine puiſſance & autorité Royale, nous avons par le préſent Edit perpétuel & irrévocable, dit, ſtatué & ordonné; diſons, ſtatuons & ordonnons, voulons & nous plaît ce qui ſuit.

ARTICLE PREMIER.

L'Edit du mois de Mars 1685, & les Arrêts rendus en exécution ou en interprétation, ſeront exécutés ſelon leur forme & teneur dans nos colonies; en conſéquence les eſclaves negres qui y ſont entretenus pour la culture des terres continueront d'être élevés & inſtruits avec toute l'attention poſſible dans les principes & dans l'exercice de la Religion Catholique, Apoſtolique & Romaine.

II. Si quelques-uns des habitans de nos colonies, ou Officiers employés ſur l'état deſdites colonies, veulent amener en France avec eux des eſclaves negres de l'un & l'autre ſexe en qualité de domeſtique ou autrement, pour les fortifier davantage dans notre Religion, tant par les inſtructions qu'ils recevront que par l'exemple de nos autres ſujets, & pour leur faire apprendre en même temps quelque métier dont les colonies puiſſent retirer de l'utilité par le retour de ces eſclaves, leſdits propriétaires ſeront tenus d'en obtenir la permiſſion des Gouverneurs Généraux ou Commandans dans chaque iſle, laquelle permiſſion contiendra le nom du propriétaire, celui des eſclaves, leur âge & leur ſignalement.

III. Les propriétaire deſdits eſclaves ſeront pareillement obligés de faire enrégiſtrer ladite permiſſion au Greffe de la Juriſdiction du lieu de leur réſidence avant leur départ, & en celui de l'Amirauté du lieu du débarquement, dans huitaine après leur arrivée en France.

IV. Lorſque les maîtres deſdits eſclaves voudront les envoyer en France, ceux qui ſeront chargés de leur conduite obſerveront ce qui eſt ordonné à l'égard des maîtres, & le nom de ceux qui en ſeront ainſi chargés ſera inſéré dans la permiſſion des Gouverneurs Généraux ou Commandans, & dans les déclarations &

enrégistrement aux Greffes ci-dessus ordonnés.

V. Les esclaves negres de l'un & de l'autre sexe qui seront conduits en France par leurs maîtres ou qui y seront par eux envoyés, ne pourront prétendre avoir acquis leur liberté sous prétexte de leur arrivée dans le Royaume, & seront tenus de retourner dans nos colonies quand leurs maîtres le jugeront à propos; mais faute par les maîtres des esclaves d'observer les formalités prescrites par les précédens articles, les negres seront libres & ne pourront être réclamés.

VI. Faisons défenses à toutes personnes d'enlever ni soustraire en France les esclaves negres de la puissance de leurs maîtres, sous peine de répondre de la valeur desdits esclaves par rapport à leur âge, à leur force & à leur industrie, suivant la liquidation qui en sera faite par les Officiers de l'Amirauté, auxquels nous en avons attribué & attribuons la connoissance en premiere instance, & en cas d'appel en nos Cours de Parlement & Conseils Supérieurs: Voulons en outre que les contrevenans soient condamnés pour chaque contravention en 1000 livres d'amende, applicable un tiers à Nous, un tiers à l'Amiral, & l'autre aux maîtres desdits esclaves lorsqu'elle sera prononcée par les Officiers des Sieges généraux des Tables de Marbre, ou moitié à l'Amiral, & l'autre moitié aux maîtres desdits esclaves lorsque l'amende sera prononcée par les Officiers des Sieges particuliers de l'Amirauté, sans que lesdites amendes puissent être modérées sous quelque prétexte que ce puisse être.

VII. Les esclaves negres de l'un & de l'autre sexe qui auront été amenés ou envoyés en France par leurs maîtres, ne pourront s'y marier sans le consentement de leurs maîtres, & en cas qu'ils y consentent, lesdits esclaves seront & demeureront libres en vertu dudit consentement.

VIII. Voulons que pendant le séjour des esclaves en France, tout ce qu'ils pourront acquérir par leur industrie, ou par leur profession, en attendant qu'ils soient renvoyés dans nos colonies, appartienne à leurs maîtres, qui seront tenus de les nourrir & entretenir.

IX. Si aucun des maîtres qui auront amené ou envoyé des esclaves negres en France, vient à mourir, lesdits esclaves resteront sous la puissance des héritiers du maître décédé, lesquels seront obligés de renvoyer lesdits esclaves dans nos colonies pour y être partagés avec les autres biens de la succession conformément à l'Edit du mois de Mars 1685, à moins que le maître décédé ne leur eût accordé la liberté par testament ou autrement, auquel cas lesdits esclaves seront libres.

X. Les esclaves negres venant à mourir en France, leur pécule si aucun se trouve, appartiendra aux maîtres desdits esclaves.

XI. Les maîtres desdits esclaves ne pourront les vendre ni échanger en France, & seront obligés de les renvoyer dans nos colonies pour y être négociés & employés suivant l'Edit du mois de Mars 1685.

XII. Les esclaves negres étant sous la puissance de leurs maîtres en France, ne pourront attester en jugement en matiere civile, autrement que sous l'autorité de leurs maîtres.

XIII. Faisons défenses aux créanciers des maîtres des esclaves negres de faire saisir lesdits esclaves en France pour le payement de leur dû, sauf auxdits créanciers à les faire saisir dans nos colonies dans la forme prescrite par l'Edit du mois de Mars 1685.

XIV. En cas que quelques esclaves negres quittent nos colonies sans la permission de leurs maîtres, & qu'ils se retirent en France, ils ne pourront prétendre avoir acquis leur liberté, permettons aux maîtres desdits esclaves de les réclamer par-tout où ils pourront s'être retirés, & de les renvoyer dans nos colonies. Enjoignons à cet effet aux Officiers des Amirautés, aux Commissaires de marine, & à tous autres Officiers qu'il appartiendra de donner main-forte auxdits maîtres & propriétaires pour faire arrêter lesdits esclaves.

XV. Les habitans de nos colonies, qui après être venus en France, voudront s'y établir & vendre les habitations qu'ils possedent dans lesdites colonies, seront tenus dans un an, à compter du jour qu'ils les auront vendus, & auront cessé d'être colons, de renvoyer dans nos colonies les esclaves negres de l'un & de l'autre sexe qu'ils auront amenés ou envoyés dans notre Royaume. Les Officiers qui ne seront plus employés dans les états de nos colonies, seront pareillement obligés dans un an, à compter du jour qu'ils auront cessé d'être employés dans lesdits états, de renvoyer dans les colonies les esclaves qu'ils auront amenés ou envoyés en France; & faute par lesd. habitans & officiers de les renvoyer dans les termes, lesdits esclaves seront libres.

Si donnons en mandement à nos amés & féaux Conseillers, les gens tenans notre Conseil Supérieur, au Cap, côte Saint Domingue, que notre présent Edit ils ayent à faire lire, publier & enrégistrer, & le contenu en icelui garder, observer & exécuter selon sa forme & teneur, nonobstant tous Edits, Ordonnances, Déclarations, Arrêts & Réglemens & usages à ce contraires, auxquels nous avons dérogé & dérogeons par le présent Edit: Car tel est notre plaisir; & afin que ce soit chose ferme & stable

à toujours, nous y avons fait mettre notre fcel. Donné à Paris au mois d'Octobre, l'an de grace mil fept cent feize, & de notre regne le fecond. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, par le Roi; le Duc Régent préfent, PHELYPEAUX, & à côté *vifa* VOISIN.

DÉCLARATION DU ROI,

Concernant les Negres efclaves des Colonies.

Donnée à Verfailles, le 15 Décembre 1738.

Regiftrée au Parlement de Provence.

LOUIS par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre: Comte de Provence, Forcalquier & terres adjacentes: A tous ceux qui ces préfentes Lettres verront, Salut. Le compte que nous nous fîmes rendre après notre avénement à la Couronne, de l'état de nos colonies, nous ayant fait connoître la fageffe & la néceffité des difpofitions contenues dans les Lettres-Patentes en forme d'Edit du mois de Mars 1685, concernant les efclaves, nous en ordonnâmes l'exécution par l'article premier de notre Edit du mois d'Octobre 1716, & nous ayant été repréfenté en même temps, que plufieurs habitans de nos ifles de l'Amérique défiroient envoyer en France quelques-uns de leurs efclaves, pour les confirmer dans les inftructions & dans les exercices de la religion, & pour leur faire apprendre quelque art ou métier; mais qu'ils craignoient que les efclaves ne prétendiffent être libres en arrivant en France, nous expliquâmes nos intentions fur ce fujet, par les articles de cet Edit, & nous réglâmes les formalités qui nous parurent devoir être obfervées de la part des maîtres qui emmeneroient ou envoyeroient des efclaves en France. Nous fommes informés que depuis ce temps-là on y en a fait paffer un grand nombre; que les habitans qui ont pris le parti de quitter les colonies, & qui font venus s'établir dans le Royaume, y gardent des efclaves negres, au préjudice de ce qui eft porté par l'article XV. du même Edit: que la plûpart des negres y contractent des habitudes, & un efprit d'indépendance, qui pourroient avoir des fuites fâcheufes; que d'ailleurs, leurs maîtres négligent de leur faire apprendre quelque métier utile, enforte que de tous ceux qui font emmenés ou envoyés en France, il y en a très-peu qui foient renvoyés dans les colonies, & que dans ce dernier nombre, il s'en trouve le plus fouvent d'inutiles, & même de dangereux. L'attention que nous donnons au maintien & à l'augmentation de nos colonies, ne nous permet pas de laiffer fubfifter des abus qui y font fi contraires; & c'eft pour les faire ceffer que nous avons réfolu de changer quelques difpofitions à notre Edit du mois d'Octobre 1716, & d'y en ajouter d'autres qui nous ont paru néceffaires. A ces caufes, & autres à ce nous mouvant, de notre certaine fcience, pleine puiffance & autorité royale, nous avons dit, déclaré & ordonné, & par ces préfentes fignées de notre main, difons, déclarons, ordonnons, voulons & nous plaît ce qui fuit.

ARTICLE PREMIER.

Les habitans & les officiers de nos colonies, qui voudront emmener ou envoyer en France des efclaves negres, de l'un ou de l'autre fexe, pour les fortifier davantage dans la Religion, tant par les inftructions qu'ils y recevront, que par l'exemple de nos autres fujets, & pour leur faire apprendre en même temps quelque métier utile pour les colonies, feront tenus d'en obtenir la permiffion des Gouverneurs-Généraux, ou Commandans dans chaque Ifle; laquelle permiffion contiendra le nom du propriétaire qui emmenera lefdits efclaves, ou de celui qui en fera chargé, celui des efclaves mêmes, avec leur âge & leur fignalement; & les propriétaires defdits efclaves, & ceux qui feront chargés de leur conduite, feront tenus de faire enrégiftrer ladite permiffion, tant au Greffe de la Jurifdiction ordinaire ou de l'Amirauté de leur réfidence, avant leur départ, qu'en celui de l'Amirauté du lieu de leur débarquement, dans huitaine après leur arrivée: le tout ainfi qu'il eft porté par les articles II, III & IV de notre Edit du mois d'Octobre 1716.

II. Dans les enrégiftremens qui feront faits defdites permiffions, aux Greffes des Amirautés des ports de France, il fera fait mention du jour de l'arrivée des efclaves dans les ports.

III. Lefdites permiffions feront encore enrégiftrées au Greffe du Siege de la Table de Marbre du Palais à Paris, pour les efclaves qui feront

emmenés en notredite ville, & aux Greffes des Amirautés ou des Intendances des autres lieux de notre Royaume, où il en sera emmené pour y résider; & il sera fait mention dans lesdits enrégistremens du métier que lesdits esclaves devront apprendre, & du maître qui sera chargé de les instruire.

IV. Les esclaves negres, de l'un ou de l'autre sexe, qui seront conduits en France par leurs maîtres, ou qui y seront par eux envoyés, ne pourront prétendre avoir acquis leur liberté, sous prétexte de leur arrivée dans le Royaume, & seront tenus de retourner dans nos colonies, quand leurs maîtres jugeront à propos; mais faute par les maîtres d'observer les formalités prescrites par les précédens articles, lesdits esclaves seront confisqués à notre profit, pour être renvoyés dans nos colonies, & y être employés aux travaux par nous ordonnés.

V. Les Officiers employés sur nos états des colonies qui passeront en France, par congé, ne pourront y retenir les esclaves qu'ils y auront emmenés pour leur servir de domestiques, qu'au tant de temps que dureront les congés qui leur seront accordés; passé lequel temps, les esclaves qui ne seront point renvoyés, seront confisqués à notre profit, pour être employés à nos travaux dans nos colonies.

VI. Les habitans qui emmeneront ou envoyeront des negres esclaves en France, pour leur faire apprendre quelque métier, ne pourront les y retenir que trois ans, à compter du jour de leur débarquement dans le port; passé lequel temps, les esclaves qui ne seront point renvoyés seront confisqués à notre profit, pour être employés à nos travaux dans nos colonies.

VII. Les habitans de nos colonies, qui voudront s'établir dans notre Royaume, ne pourront y garder dans leurs maisons aucuns esclaves de l'un ni de l'autre sexe, quand bien même ils n'auroient pas vendu leurs habitations dans les colonies; & les esclaves qu'ils y garderont, seront confisqués pour être employés à nos travaux dans les colonies; pourront néanmoins faire passer en France, en observant les formalités ci-dessus prescrites, quelques-uns des negres attachés aux habitations dont ils seront restés propriétaires en quittant les colonies, pour leur faire apprendre quelque métier qui les rendent plus utiles par leur retour dans lesdites colonies; & dans ce cas, ils se conformeront à ce qui est prescrit par les articles précédens, sous les peines y portées.

VIII. Tous ceux qui emmeneront ou envoyeront en France des negres esclaves, & qui ne les renvoyeront pas aux colonies dans les délais prescrits par les trois articles précédens, seront tenus outre la perte de leurs esclaves, de payer pour chacun de ceux qu'ils n'auront pas renvoyé, la somme de mille liv. entre les mains des Commis des Trésoriers Généraux de la Marine aux colonies, pour être ladite somme employée aux travaux publics; & les permissions qu'ils doivent obtenir des Généraux & Commandans, ne pourront leur être accordées, qu'après qu'ils auront fait entre les mains desdits Commis des Trésoriers Généraux de la Marine, leur soumission de payer ladite somme; de laquelle soumission, il sera fait mention dans lesdites permissions.

IX. Ceux qui ont actuellement en France des negres esclaves, de l'un ou de l'autre sexe, seront tenus, dans trois mois, à compter du jour de la publication des présentes, d'en faire la déclaration au Siege de l'Amirauté le plus prochain du lieu de leur séjour, en faisant en mêmetemps leur soumission de renvoyer dans un an, à compter du jour de la date d'icelle, lesdits negres dans lesdites colonies, & faute par eux de faire ladite déclaration ou de satisfaire à ladite soumission dans les délais prescrits, lesdits esclaves seront confisqués à notre profit, pour être employés à nos travaux dans les colonies.

X. Les esclaves negres qui auront été emmenés ou envoyés en France, ne pourront s'y marier, même du consentement de leurs maîtres, nonobstant ce qui est porté par l'article sept de notre Edit du mois d'Octobre 1716, auquel nous dérogeons quant à ce.

XI. Dans aucun cas, ni sous quelque prétexte que ce puisse être, les maîtres qui auront emmené en France des esclaves de l'un ou de l'autre sexe, ne pourront les y affranchir autrement que par testament, & les affranchissemens ainsi faits ne pourront avoir lieu, qu'autant que le testateur décédera avant l'expiration des délais dans lesquels les esclaves emmenés en France, doivent être renvoyés dans les colonies.

XII. Enjoignons à tous ceux qui auront emmené des esclaves dans le Royaume, aussi qu'à ceux qui seront chargés de leur apprendre quelque métier, de donner leurs soins à ce qu'ils soient élevés & instruits dans les principes & dans l'exercice de la religion catholique, apostolique & romaine.

XIII. Notre Edit du mois d'Octobre mil sept cent seize, sera au surplus exécuté suivant sa forme & teneur, en ce qui n'y est dérogé par les présentes.

Si donnons en mandement à nos amés & féaux Conseillers les gens tenant notre Cour de Parlement à Aix, que ces présentes ils ayent à faire lire, publier & enrégistrer, & le contenu en icelles garder, observer & exécuter selon

leur forme & teneur, nonobſtant tous Edits, Ordonnances, Déclarations, Arrêts, Réglemens & uſages à ce contraires, auxquels nous avons dérogé & dérogeons par ceſdites préſentes; aux copies deſquelles collationnées par l'un de nos amés & féaux Conſeillers Secrétaires, voulons que foi ſoit ajoutée comme à l'original, car tel eſt notre plaiſir, en témoin de quoi Nous avons fait mettre notre ſcel à ceſdites préſentes. Donné à Verſailles le quinzieme jour de Décembre, l'an de grace mil ſept cent trente-huit, & de notre regne le vingt-quatrieme. *Signé* LOUIS. *Et plus bas*, par le Roi, Comte de Provence. *Signé* PHELYPEAUX.

LETTRE

De M. le Comte de MAUREPAS, pour les Negres.

Du 13 Avril 1740.

MESSIEURS, il eſt revenu au Roi que malgré la Déclaration que Sa Majeſté a rendue le 15 Décembre 1738, concernant les negres eſclaves de l'Amérique qui ſont envoyés en France, ces negres ſe multiplient tous les jours de plus en plus dans les différens ports du Royaume. Pour faire ceſſer ces abus, l'intention de Sa Majeſté eſt que vous teniez, en ce qui vous concerne, la main à l'exécution de cette déclaration; ſi cependant vous jugiez qu'en la faiſant exécuter d'abord à la rigueur contre tous ceux qui peuvent être dans les cas de l'article IX, cela pût faire un trop grand mouvement, vous aurez agréable de me rendre compte de l'état des choſes, & je vous envoyerai les ordres de Sa Majeſté, ſur ce que vous aurez à faire. Mais en tout cas, s'il arrivoit que quelqu'un de ces negres fût mis en priſon pour quelque cauſe que ce fût, il ſeroit à propos que vous profitaſſiez de cette occaſion pour en prononcer la confiſcation.

Je ſuis, Meſſieurs, &c.

ORDONNANCE DU ROI,

Sur ce qui doit être obſervé par les Capitaines, Maîtres ou Patrons des bâtimens marchands, lorſqu'ils trouveront des vaiſſeaux & autres bâtimens du Roi mouillés dans les rades & ports, ſoit du Royaume ou des pays étrangers.

Du 25 Mai 1745.

SA MAJESTÉ étant informée que quelques capitaines de bâtimens marchands négligent d'aller rendre compte de leur navigation & des nouvelles de la mer, aux Officiers commandans ſes vaiſſeaux qui ſe trouvent mouillés dans les rades & ports où ils abordent; & voulant remédier à un pareil abus, Elle a ordonné & ordonne ce qui ſuit.

ARTICLE PREMIER.

Tout capitaine, maître ou patron qui arrivant dans une rade ou port, ſoit du Royaume, ſoit des pays étrangers, y trouvera quelques vaiſſeaux, frégates ou autres bâtimens de Sa Majeſté, ſera tenu de ſe rendre à bord du bâtiment ayant pavillon ou flamme, auſſi-tôt après avoir mouillé l'ancre, & avant que de deſcendre à terre.

II. Leſdits capitaines, maîtres ou patrons rendront compte à l'Officier de Sa Majeſté, commandant leſdits vaiſſeaux, frégates ou autres bâtimens, du lieu d'où ils viennent, du jour qu'ils en ſont partis, des rencontres & autres événemens de leur navigation; comme auſſi des nouvelles qu'ils pourront avoir appriſes dans le lieu de leur départ, dans ceux de leur relâche, de même que par des bâtimens qu'ils auront rencontrés à la mer.

III. Fait Sa Majeſté expreſſes défenſes auſdits capitaines, maîtres ou patrons, de faire de faux rapports, & de celer aucunes circonſtances qui pourroient intéreſſer ſon ſervice, ſous peine d'être privés de tout commandement, & même d'être punis corporellement ſuivant l'exigence des cas.

IV. Sa Majesté défend tout salut du canon dans les rades & ports du Royaume, à l'égard de ses vaisseaux, frégates & autres bâtimens ; mais Elle veut que dans les rades étrangeres les bâtimens marchands continuent à saluer le pavillon ou la flamme, ainsi qu'il s'est toujours pratiqué.

V. Le salut des bâtimens marchands dans les rades & ports du Royaume, se fera de la voile & de la voix, suivant l'usage.

VI. Les capitaines, maîtres ou patrons qui, pour quelque cause que ce soit, auront manqué à saluer les vaisseaux, frégates & autres bâtimens de Sa Majesté dans les ports ou rades du Royaume, ou seront descendus à terre avant que de venir rendre compte de leur navigation à l'Officier du Roi, seront mis aux Arrêts à leur bord jusqu'à nouvel ordre par ledit Officier, lequel en informera le Secrétaire d'Etat, ayant le Département de la Marine; pour sur le compte qui en sera rendu à Sa Majesté, être ordonné de la punition desdits capitaines, maîtres ou patrons, suivant l'exigence des cas.

VII. Permet cependant Sa Majesté aux Officiers de ses vaisseaux de lever les Arrêts par eux imposés, après vingt-quatre heures, dans les cas qui leur paroîtront ne pas mériter une punition plus févere.

VIII. Dans les ports étrangers, les Arrêts qui auront été imposés, seront levés dans les quatre jours de l'arrivée des bâtimens, Sa Majesté se réservant d'ordonner de la punition des capitaines, maîtres ou patrons, à leur retour dans les ports du Royaume, sur le compte qui lui en sera rendu.

IX. Les capitaines, maîtres ou patrons des bâtimens marchands qui ayant été mis aux Arrêts, n'observeront pas de les garder, seront déchus de tout commandement : se réservant Sa Majesté d'ordonner de plus grandes punitions suivant l'exigence des cas.

X. Dans les ports & rades des colonies, les bâtimens marchands salueront le pavillon ou la flamme suivant l'usage ; & dans les cas où des capitaines, maîtres ou patrons qui auront été mis aux Arrêts à leur bord par les Officiers commandans les vaisseaux particuliers de Sa Majesté, mériteroient des punitions plus séveres, les Gouverneurs, Lieutenans-généraux ou Gouverneurs-particuliers desdites colonies en prendront connoissance, & pourront, suivant les circonstances, faire mettre en prison lesdits capitaines, maîtres ou patrons, & commettre des hommes de confiance sur leurs bâtimens pour les commander à leur place.

XI. Si les vaisseaux de Sa Majesté étoient assemblés dans les rades & ports, en escadre au moins de cinq vaisseaux, veut Sa Majesté que le Commandant fasse assembler le Conseil de guerre sur les punitions à imposer, tant aux capitaines, maîtres ou patrons qui auront manqué à saluer, qu'à ceux qui seront descendus à terre avant que d'être venus rendre compte de leur navigation, & à ceux qui auront fait de faux rapports.

Mande & ordonne Sa Majesté à Monf. le Duc de Penthievre, Amiral de France, aux Vice-Amiraux, Lieutenans-Généraux, Intendans, Chefs d'Escadre, Capitaines de vaisseau, Commissaires & autres Officiers de la Marine ; comme aussi aux Gouverneurs ses Lieutenans-Généraux aux colonies, Intendans, Gouverneurs particuliers & autres Officiers qu'il appartiendra, de tenir la main à l'exécution de la présente Ordonnance, laquelle sera publiée & enrégistrée par-tout où besoin sera, afin que personne n'en prétende cause d'ignorance. Fait au Camp devant Tournay, le vingt-cinq Mai mil sept cent quarante-cinq. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX.

ARTICLE XVII.

NE pourra, dans le lieu de la demeure des propriétaires, faire travailler au radoub du navire, acheter voiles, cordages ou autres choses pour le bâtiment, ni prendre pour cet effet argent sur le corps du vaisseau, si ce n'est de leur consentement, à peine de payer en son nom.

QUOIQU'IL soit du devoir du capitaine de veiller au radoub du navire & à tout ce qui est nécessaire pour le voyage, comme il a été observé sur l'article 8 ci-dessus ; il est entendu, & c'est la décision du présent article, que

l'armement se faisant dans le lieu de la demeure du propriétaire ou commissionnaire qui le représente, il ne pourra ordonner le radoub, acheter voiles, cordages ou autres choses pour le bâtiment, ni prendre pour ce sujet argent à la grosse sur le corps & quille du vaisseau, ses agrêts & apparaux, si ce n'est du consentement formel du propriétaire ou de l'armateur; autrement il sera tenu de payer en son nom sans recours contre le propriétaire. *Idem* art. 3 & 4 de l'Ordonnance de la Hanse Teutonique.

Cependant si par rapport au radoub & aux achats qu'il auroit faits de voiles, cordages ou autres choses concernant le bâtiment, il n'avoit fait que le nécessaire, & qu'employer à juste prix ce que le propriétaire n'avoit pas à fournir, quoique blâmable pour avoir ainsi agi de son chef, il ne seroit pas naturel de lui en refuser le remboursement, *nemo enim debet locupletari cum alterius jacturâ*, art 65 de l'Ordonnance de Wisbuy.

Mais pour l'emprunt à la grosse, il n'est pas douteux que l'armateur ne fût en droit absolument de le lui laisser pour son compte, en payant ou remboursant ce qui seroit juste & raisonnable, pour les dépenses convenablement faites à l'occasion du navire.

Il en seroit de même quoique le maître ou capitaine auroit une portion dans le navire, ne lui étant permis d'emprunter à la grosse que jusqu'à concurrence de sa portion, suivant l'art. 8 du titre des contrats à la grosse, sauf le cas de l'art. 9 & de celui qui suit.

ARTICLE XVIII.

SI toutefois le navire étoit affrété du consentement des propriétaires, & qu'aucuns d'eux fissent refus de contribuer aux frais nécessaires pour mettre le bâtiment dehors, le maître pourra en ce cas emprunter à grosse aventure pour le compte & sur la part des refusans, *vingt-quatre heures après leur avoir fait sommation par écrit de fournir leur portion.*

LE navire étant affrété par les propriétaires & le capitaine, ou par le capitaine de leur consentement, le fréteur a action contre eux tous pour les obliger d'exécuter la charte-partie; ainsi les propriétaires peuvent se contraindre respectivement de fournir leur contingent pour mettre le navire en état de faire le voyage, & c'est aussi le cas où le capitaine ou maître peut les y faire condamner qu'il soit intéressé au navire ou non.

Et faute par eux de satisfaire, il pourra prendre de l'argent à la grosse pour le compte de ceux qui seront en demeure de contribuer de leur part. Art. 11 & 59 de l'Ordonnance de la Hanse Teutonique.

Notre article, en confirmant la proposition, ajoute, *vingt-quatre heures après leur avoir fait sommation par écrit de fournir leur portion;* mais cela ne doit pas être pris à la lettre, comme il sera observé sur l'article 9 titre des contrats à la grosse.

Un emprunt fait de cette maniere seroit trop brusque. Il convient auparavant

vant, que le maître ou capitaine assigne les refusans pour les faire condamner de fournir leur contingent sans délai & dans vingt-quatre heures au plus tard, & qu'il fasse ordonner que faute par eux de se mettre en regle, il demeurera autorisé à prendre à la grosse pour leur compte & risque, des deniers suffisans pour remplir leur portion.

Il en doit être de même des propriétaires du navire qui ne seront pas domiciliés au lieu de l'armement, s'ils y ont des correspondances ou commissionnaires qui ayent été indiqués au capitaine; c'est-à-dire, qu'il faudra qu'il fasse la même procédure contre ces correspondans ou commissionnaires pour pouvoir valablement emprunter à la grosse pour le compte des propriétaires en demeure de fournir leur contingent.

Au surplus quand notre article parle d'un navire affreté du consentement des propriétaires, cela ne suppose pas précisément un consentement unanime de leur part; il suffit que l'affrétement soit fait de l'aveu du plus grand nombre pour qu'il fasse loi à l'égard des autres. C'est ce qui résulte de l'art. 5 du tit. 8 ci-après, & c'est aussi la décision formelle de l'art. 59, de l'Ordonnance de la Hanse Teutonique.

ARTICLE XIX.

POURRA aussi pendant le cours de son voyage, prendre deniers sur le corps & quille du vaisseau, pour radoub, vituailles & autres nécessités du bâtiment; même mettre des apparaux en gage ou vendre des marchandises de son chargement, à condition d'en payer le prix sur le pied que le reste sera vendu: le tout *par l'avis des contre-maître & pilote* qui attesteront sur le journal la nécessité de l'emprunt & de la vente & la qualité de l'emploi; sans qu'en aucun cas il puisse vendre le vaisseau, qu'en vertu de procuration spéciale des propriétaires.

DE tout temps, par les Us & Coutumes de la mer, il a été permis au maître pendant le voyage, de prendre deniers à la grosse ou autrement sur le corps & quille du navire, pour radoub, vituailles & autres nécessités du bâtiment, afin de se mettre en état de continuer le voyage. Consulat chap. 104, 105 & 236; assurances d'Anvers, art. 19; l'Ordonnance de Wisbuy, art. 45; l'Ordonnance de la Hanse Teutonique, art. 60 ajoute, étant en pays étranger & ne pouvant mieux faire.

Pour les mêmes causes, notre article l'autorise à mettre des apparaux du navire en gage, ce qui est aussi conforme à l'art. premier des Jugemens d'Oleron, à l'art. 13 de l'Ordonnance de Wisbuy.

Et enfin à vendre des marchandises de son chargement; *idem* les articles 35 & 45 de l'Ordonnance de Wisbuy, l'art. 22 des Jugemens d'Oleron, & l'art. 19 des assurances d'Anvers.

Le tout, ajoute notre article, *par l'avis des contre-maître & pilote*. Sans

doute que ce sont après le maître, ceux qui sont le plus en état de juger des besoins du navire & de la nécessité d'emprunter ou de vendre des marchandises : mais pour cela l'avis des autres officiers & des matelots même, ne doit pas être négligé ; & un capitaine qui y manqueroit seroit blâmable sans contredit, malgré la disposition de cet article, qui ne s'est pas expliqué d'une maniere assez précise pour le dispenser de prendre l'avis d'aucun autre que du contre-maître & du pilote.

Aussi l'art. premier des Jugemens d'Oleron porte-t-il, *par le conseil des mariniers de la nef;* l'Ordonnance de Wisbuy art. 13, *avec l'avis des matelots.*

Notre article ajoute encore, que la nécessité de l'emprunt ou de la vente, & la qualité de l'emploi seront attestées sur le journal ; mais à la précaution d'en faire écriture sur le journal, l'usage a ajouté celle de dresser un procès-verbal à ce sujet, aussi-bien que dans toutes les autres occasions importantes qui se présentent durant le cours du voyage ; lequel procès-verbal doit être signé de tous ceux du navire qui ont opiné & qui savent signer, avec déclaration que les autres n'ont su ou pu signer, & avec énonciation de la cause dans ce dernier cas. V. *infrà* l'art. 13 du tit. de l'écrivain.

Au surplus cette formalité n'est nécessaire que pour la sûreté du capitaine & pour le disculper envers l'armateur ou propriétaire du navire. Cela ne regarde nullement le prêteur à qui l'engagement du capitaine suffit pour être en droit d'exiger du propriétaire ou armateur du navire, le profit maritime avec le principal en cas de prêt à la grosse, & que le navire arrive à bon port, ou le payement de la somme empruntée, à l'échéance du mandement ou de la lettre de change, sans qu'il soit obligé de prouver, que la somme qu'il a prêtée, a réellement tourné au profit du vaisseau. Sentence de Marseille du 9 Août 1748 ; & cette décision est fondée sur la loi premiere, §. 9, *ff. de exercitoriâ actione.*

Loccenius *de jure maritimo lib.* 3°. *cap.* 8°. n. 7 & 8, voudroit néanmoins que le prêteur fût en état de prouver la nécessité du prêt, à raison des besoins du navire, conformément à la loi septieme ff. *eodem*, qui exige de plus que la somme prêtée au maître n'ait pas excédée les besoins du navire, & que dans le temps où le prêt a été fait, on trouvât à acheter sur le lieu les choses dont le vaisseau avoit besoin ; toutes lesquelles conditions, Vinnius in Peckium *fol. 183*, *nota A*, croit nécessaires pour ne pas exposer les propriétaires des navires à devenir les victimes des fraudes & des malversations des capitaines. *Idem casa regis disc.* 71, n. 15, 33 & 34. Mais tout cela, comme trop subtil & trop pointilleux, a été rejetté dans l'usage du commerce ; & il suffit pour autoriser le créancier prêteur, à agir contre le propriétaire du navire, qu'il ait prêté la somme de bonne foi au capitaine ; c'est-à-dire, qu'il n'y ait ni preuve ni présomption suffisante de collusion, entre le capitaine & lui.

Il a en conséquence pour sûreté de son remboursement un privilege spécial sur le navire, qui passe incontinent après celui des matelots pour leurs loyers art. 16 *suprà*, tit. 14 du liv. premier. Et ce privilege est tel, aux termes de l'art. 45, de l'Ordonnance de Wisbuy, qu'il subsiste pendant un an, nonobstant que le navire se vende & qu'il soit mis un autre maître à la place de celui qui a emprunté. Toutefois cela doit s'entendre avec cette restriction, si la vente n'a été faite judiciairement, sans opposition de la part du prêteur,

parce qu'il eſt de regle que le décret purge toutes les dettes pour leſquelles il n'y a pas eu d'oppoſition, quelque privilégiées qu'elles ſoient, & ſans diſtinguer ſi les créanciers ont été à portée ou non de former oppoſition. La ſûreté publique l'exige de la ſorte.

Il eſt rare, lorſque le maître eſt au voyage, & qu'il a beſoin d'argent pour les néceſſités du navire, qu'il emprunte à la groſſe, ſoit que le profit maritime que le prêteur voudroit exiger lui paroiſſe trop conſidérable, ſoit que le prêteur ne veuille pas courir le riſque de l'événement. Pour l'ordinaire il emprunte ſimplement moyennant l'intérêt convenu, qui ne doit pas excéder le taux courant du commerce ; & en payement il tire une lettre de change ſur le propriétaire ou armateur du navire, dont il lui donne avis le plus promptement qu'il ſe peut, afin que l'armateur puiſſe ajouter la ſomme à la valeur qu'il a donnée au navire, & la faire aſſurer s'il le juge à propos.

A l'échéance de la lettre de change, l'armateur eſt obligé de la payer, ſans pouvoir ſans diſpenſer ſous prétexte que le navire a depuis fait naufrage, ni ſous quelqu'autre prétexte que ce ſoit. Il eſt vrai que par-là ſon capitaine peut l'expoſer à payer ce qui n'aura peut-être pas tourné au profit du navire; mais la ſûreté publique le demande; & c'eſt le cas de dire qu'il doit s'imputer *talem peſonam elegiſſe.* Il ne peut même ſe mettre à couvert du payement en déclarant qu'il abandonne le navire & fret, l'art 2 du tit. 8 ci-après n'étant pas applicable à l'eſpece. V. l'art. 14, tit. du fret auſſi ci-après. Il eſt pourtant vrai qu'il faut que l'acte du prêt ou la lettre de change énonce formellement que c'eſt pour les beſoins du navire, comme pour radoub, vituailles, &c. Sentence de l'Amirauté de Marſeille, du 22 Mai 1750, ſans quoi le propriétaire ſeroit en voye de décharge.

Faute de trouver à emprunter, même en mettant des agrêts & apparaux en gage, le maître peut vendre alors des marchandiſes du navire ; & pour procéder comme il convient, il doit vendre celles de la cargaiſon avant de toucher à celles des marchands chargeurs ; (puiſque cela ſe fait pour les beſoins du navire, auxquels c'eſt au propriétaire à pourvoir) à moins que l'acheteur ne préfere d'autres marchandiſes à celles de la cargaiſon ; auquel cas celui dont les marchandiſes ſeront vendues n'aura rien à dire, & il ne ſera queſtion que de lui en payer le prix, non ſur le pied de la vente qui peut être faite à vil prix ; mais ſur le pied que le reſte ſera vendu. Cela s'entend au lieu de la décharge du navire, ſuivant l'article 14, tit. du fret & nolis, à la déduction du fret en plein ; ce qui eſt juſte & conforme à l'art. 19 des aſſurances d'Anvers, à l'article 22 des Jugemens d'Oleron, & aux art. 35 & 69 de l'Ordonnance de Wisbuy.

Dans le cas néanmoins où le navire vient à périr dans la ſuite, l'art. 68 de la même Ordonnance de Wisbuy, refuſe au maître le droit de retenir le fret ſur le prix de ces marchandiſes vendues ; mais cela n'eſt pas régulier, le fret étant dû, au moins à proportion du voyage avancé, que les marchandiſes ſoient eſtimées au temps qu'elles ont été vendues, ou ſur le pied de leur valeur au lieu où le naufrage eſt arrivé. V. pour le ſurplus les obſervations ſur ledit art. 14, tit. du fret ou nolis.

Quant à la défenſe faite au maître à la fin de notre article ; de vendre le vaiſſeau ſans une procuration ſpéciale des propriétaires, elle eſt de droit ;

vocabulum enim iſtud maître, *intelligendum eſt tantum de peritiâ in arte navigandi, non de dominio & proprietate navis;* & on la trouve tout de même tant dans l'art. premier des Jugemens d'Oleron, & dans le 57 de l'Ordonnance de la Hanſe Teutonique, que dans l'article 13 de l'Ordonnance de Wisby. L'article 15 ajoute, avec raiſon, que le maître ne peut pas non plus vendre les cordages, ce qui veut dire les agrêts & apparaux. Tel eſt auſſi l'eſprit de notre article, en tant qu'il lui permet ſeulement de mettre en gage ceux dont il peut ſe paſſer, pour trouver l'argent néceſſaire pour les beſoins du navire.

Or de ce qu'il n'a pas le pouvoir de vendre le vaiſſeau, il s'enſuit que le propriétaire eſt fondé à le revendiquer & à le retirer des mains de l'acheteur. Conſulat ch. 253; & cela ſans être obligé de rembourſer cet acheteur, attendu qu'il n'a pû acheter de bonne foi.

Le commentateur a encore tiré ce qu'il dit ſur cet article, des notes ſur l'article premier des Jugemens d'Oleron. L'Arrêt emprunté d'Automne ſur l'art. premier de la Coutume de Bourdeaux, eſt à la pag. 9.

Un capitaine ou maître ne s'aviſe pas de vendre ſon navire; mais quand il veut s'en défaire, il trouve aiſément le ſecret de le faire condamner; du moins y en a-t-il aſſez d'exemples pour qu'on puiſſe penſer, ſans jugement téméraire, qu'il y a eu des navires condamnés qui ne méritoient pas de l'être; mais quand il n'y a pas de preuve de la friponnerie, il n'y a pas moyen de la punir.

ARTICLE XX.

LE maître qui aura pris ſans néceſſité, de l'argent ſur le corps, avituaillement ou équipement du vaiſſeau, vendu des marchandiſes, engagé des apparaux, ou employé dans ſes mémoires des avaries & dépenſes ſuppoſées, ſera tenu de payer en ſon nom, déclaré indigne de la maîtriſe & banni du port de ſa demeure ordinaire.

TOUT ce que fait le maître ou capitaine contre le devoir de ſa charge mérite punition, parce que c'eſt une infidélité dont il ſe rend coupable, & un abus manifeſte de la confiance que les propriétaires ou l'armateur lui ont donnée.

C'eſt une prévarication criminelle & inexcuſable en effet de ſa part, de prendre ſans néceſſité de l'argent à la groſſe ou autrement, ſur le corps & quille du vaiſſeau, ſon avituaillement & ſur ſes agrêts & apparaux; de vendre des marchandiſes ou engager des apparaux auſſi ſans néceſſité, enfin d'employer dans ſes comptes ou mémoires des avaries & dépenſes ſuppoſées ou frauduleuſement enflées & groſſies.

La peine civile qu'il encourt à ce ſujet, eſt celle de payer en ſon nom tout ce qu'il a emprunté ſans néceſſité; de rapporter la véritable valeur des marchandiſes qu'il a vendues; de dégager & reſtituer à ſes frais les apparaux engagés, le tout avec dommages & intérêts, & de ſouffrir la radiation ou la réduction de tous les articles fauſſement employés ou exagérés dans ſes mémoires de dépenſe.

Et parce que toutes ces prévarications, outre le dommage qu'elles peuvent causer au propriétaire ou armateur du navire (qui comme il a été dit sur l'article précédent, est tenu indistinctement des emprunts faits par le capitaine durant le voyage, pour les besoins vrais ou supposés du navire) intéressent encore l'ordre public, notre article y ajoute la punition publique & exemplaire, & en conséquence veut qu'en pareil cas le capitaine soit déclaré indigne de la maîtrise, & banni du port de sa demeure ordinaire. A l'effet de quoi suivant la remarque du Commentateur, il y a nécessité de lui faire son procès par une procédure réguliérement faite à l'extraordinaire, conformément à l'Ordonnance criminelle de 1670, sur les conclusions du Procureur du Roi de l'Amirauté.

Stypmannus *ad jus maritimum cap.* 5, n. 134 & 135, *fol.* 419, veut que la peine d'une telle prévarication puisse aller jusqu'à la mort, suivant les circonstances ; à quoi est conforme le droit Hanséatique, tit. 6, art. 3, sur quoi Kuricke *fol.* 766, dit que ces capitaines infideles, *etiam pro qualitate facti, corporali pœnâ, ad necem usque, puniri debent.*

Ce que le Commentateur ajoute, que la déchéance de la maîtrise sera perpétuelle & non à temps, est dans la regle, parce qu'un homme déclaré une fois indigne d'un emploi ne peut cesser de l'être, s'il n'est réhabilité par lettres du Prince ; mais pour le bannissement, l'article ne disant pas qu'il sera perpétuel, rien n'empêche les Juges de le réduire à un certain temps.

En tout cas comme le bannissement dont il s'agit, n'est que pour le lieu de la demeure ordinaire du capitaine, qu'il soit prononcé à temps ou à perpétuité, il n'emportera sûrement pas la confiscation des biens du condamné, puisqu'il ne le rendra pas mort civilement, n'y ayant que le bannissement à perpétuité hors du Royaume qui opere la mort civile.

On comprend que la condamnation pécuniaire qui interviendra contre le capitaine, aux termes de cet article, soit au civil soit au criminel, emportera nécessairement contre lui la contrainte par corps ; non-seulement parce qu'il s'agit ici d'un délit, mais encore parce qu'en général il n'est peut-être point de condamnation à prononcer contre le capitaine qui ne soit sujette à la contrainte par corps.

Au surplus dans l'idée de prévenir les fausses dépenses du capitaine, ou empêcher qu'il n'enfle les articles vrais au fonds ; l'Ordonnance de la Hanse Teutonique, art. 6, lui enjoint de déclarer dans son état le nom & la demeure de ceux de qui il aura acheté les choses nécessaires pour le navire, & le soumet en cas de fraude à la peine corporelle. Maintenant que l'écriture est bien plus commune, il convient qu'il rapporte des reçus des fournisseurs sur peine de radiation des articles non justifiés ; à moins qu'il ne s'agisse d'objets médiocres & peu importans.

C'est aussi en vue de prévenir non-seulement les folles dépenses des capitaines dans les fêtes qu'ils donnent dans les rades, mais encore les inconvéniens & même les accidens qui en peuvent résulter, que l'Ordonnance du 8 Avril 1721 leur a défendu expressément, à peine de 100 liv. d'amende & du double en cas de récidive, de tirer à l'avenir sous quelque prétexte que ce puisse être aucun coup de canon, lorsqu'ils seront mouillés dans les rades des colonies Françoises, à moins que ce ne soit pour faire signal d'incommo-

dité ou pour quelqu'autre néceſſité, ſans permiſſion expreſſe de l'Officier du Roi qui commande dans leſdits lieux & rades.

ORDONNANCE DU ROI,

Qui défend de tirer des coups de Canon dans les rades des colonies, à moins que ce ne ſoit pour faire ſignal d'incommodité, ou de quelqu'autre néceſſité.

Donnée à Paris le 8 Avril 1721.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ étant informée que les capitaines des vaiſſeaux marchands tirent très-ſouvent des coups de canon dans les rades des colonies, ſur-tout dans celles du fort Royal & du Bourg Saint Pierre de la Martinique, lorſqu'ils font entr'eux des fêtes, ou qu'ils veulent ſaluer des perſonnes qui vont à leur bord, ce qui conſtitue les armateurs de ces vaiſſeaux dans des dépenſes inutiles & ſuperflues, & eſt même ſouvent cauſe de la priſe de ces vaiſſeaux, parce qu'il ne leur reſte plus de poudre pour le défendre contre les Corſaires & les Forbans; étant auſſi informée que dans ces ſortes de ſaluts le défaut de précaution cauſe les malheurs qui y arrivent, les canonniers étant tués ou eſtropiés en tirant, & le même accident arrivant quelquefois à ceux à qui ont fait ces ſortes de ſaluts; qu'outre ces inconvéniens, les coups de canon qui ſont ſouvent tirés pendant la nuit, ne ſervent qu'à cauſer de l'allarme dans les colonies; il a paru néceſſaire à Sa Majeſté d'empêcher la continuation d'un pareil uſage, qui ne peut être que nuiſible & préjudiciable à ſes ſujets; pour à quoi remédier Sa Majeſté, de l'avis de Monſeigneur le Duc d'Orléans, Régent, fait très-expreſſes inhibitions & défenſes à tous capitaines, maîtres & autres officiers des vaiſſeaux marchands, de tirer à l'avenir ſous quelque prétexte que ce puiſſe être aucun coup de canon, lorſqu'ils ſeront mouillés dans les rades des colonies Françoiſes, à moins que ce ne ſoit pour faire ſignal d'incommodité ou de quelqu'autre néceſſité, ſans permiſſion expreſſe de l'Officier du Roi qui commandera dans les lieux & les rades où ſeront mouillés leſdits vaiſſeaux, à peine contre les contrevenans de cent livres d'amende & du double en cas de récidive. Mande & ordonne Sa Majeſté à Monſ. le Comte de Toulouſe, Amiral de France, de tenir la main à l'exécution de la préſente Ordonnance, qui ſera lue, publiée & affichée par-tout où beſoin ſera. Fait à Paris le huitieme jour d'Avril mil ſept cent vingt-un. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, FLEURIAU.

ARTICLE XXI.

LES maîtres frétés pour faire un voyage, ſeront tenus de l'achever, à peine des dommages & intérêts des propriétaires & marchands, & d'être procédé extraordinairement contre eux s'il y échoit.

CET article regarde le maître qui eſt engagé envers le propriétaire du navire pour un voyage, comme celui qui a frété le navire à un ou pluſieurs marchands chargeurs. Dans l'un & l'autre cas il eſt obligé de remplir ſon engagement & de faire le voyage, à peine de tous dépens, dommages & intérêts, ſoit envers le propriétaire, ſoit envers les marchands chargeurs.

Il n'y a que l'interdiction de commerce avec le pays pour lequel le navire étoit destiné qui puisse l'en dispenser, art. 7, tit. des charte-parties. Si le voyage n'est que suspendu, parce que le port est fermé, ou que le navire est arrêté par ordre souverain, il est obligé d'attendre que l'empêchement soit levé, & de faire ensuite le voyage, art. 8 du même titre. Et si le vaisseau est arrêté par son fait, il est tenu tout de même des dommages & intérêts, art. 10, titre du fret ou nolis.

L'art. 11 de l'Ordonnance de la Hanse Teutonique veut que deux ou trois jours après le chargement du navire, il soit obligé de faire voile si le vent est bon, à peine de 200 liv. d'amende.

Notre article au lieu de cela, dit en mitigeant l'art. 75 de l'Ordonnance de 1584, qui parle de punition corporelle indistinctement, qu'il pourra être procédé extraordinairement contre le maître, s'il refuse de faire le voyage; & cela est juste eu égard à l'importance de l'objet, à moins que pour cause de maladie ou autre raison suffisante, il n'ait une excuse légitime.

S'il quittoit pendant le voyage, aussi sans cause valable, ce seroit sûrement le cas de la procédure extraordinaire contre lui, à l'effet de lui faire subir une punition exemplaire & même afflictive suivant les circonstances.

ARTICLE XXII.

POURRONT, par l'avis des pilote & contre-maître, faire donner la cale, mettre à la boucle & punir d'autres semblables peines, les matelots mutins, yvrognes & désobéissans, & ceux qui maltraiteront leurs camarades, ou commettront d'autres semblables fautes & délits dans le cours de leur voyage.

ON a encore à reprocher au Commentateur, d'avoir emprunté, sans en rien dire, des notes sur le 31e. art. des Jugemens d'Oleron, tout ce qu'il a observé ici au sujet de la peine de la cale.

Il est de la derniere conséquence que le bon ordre soit gardé & la subordination entretenue sur les navires. C'est pourquoi l'obéissance a été perpétuellement recommandée à l'équipage envers le maître, avec pouvoir à celui-ci d'infliger certaines peines aux mutins, aux yvrognes, aux querelleurs, aux jureurs, à ceux qui maltraitent leurs camarades; à tous ceux en un mot qui troublent l'ordre & le service, ou qui commettent des fautes pour lesquelles ils peuvent être chassés & congédiés sans gages; sur quoi voir les notes sur l'article 10 ci-après, tit. des loyers des matelots.

Ici il n'est question que du châtiment que le capitaine peut faire subir, pour l'exemple, aux gens de son équipage dans le cas de cet article; punition qui ne passe pas le droit de correction & de discipline. Les autres peines pour d'autres cas, moindres ou plus graves, sont marquées par les art. 3, 5, 6, 7, 8 & 9 du titire des matelots, *ubi V. notata;* & les crimes pour raison desquels il y a lieu de faire le procès aux coupables, font la matiere de l'article suivant.

La punition permise dans le navire, par le présent article, est celle de la cale,

d'être mis à la boucle, ou aux fers, au pain & à l'eau; & les autres semblables peines dont parle l'article, consistent à faire mettre le délinquant dans quelque posture humiliante qui l'expose à la risée de ses camarades, à lui faire donner quelques coups de garcette ou bout de corde, ou à le faire mettre sur une barre de cabestan, avec deux boulets aux pieds pendant une ou deux heures, &c.

Rien de tout cela au reste ne doit point être ordonné par le maître ou capitaine seul : il ne peut le faire régulierement que de l'avis du pilote & du contre-maître ; à quoi il faut ajouter & des autres Officiers majors, s'il y en a sur le navire, comme il est assez d'usage actuellement.

Le Commentateur dit que cela ne peut se pratiquer que durant le cours du voyage, & non dans les ports, havres, greves ou rivieres; mais comme ces peines appartiennent précisément à la police du navire, il n'est pas douteux que le capitaine n'ait droit de les infliger, aussi-bien dans les ports ou les rades qu'en pleine mer, le délit ne valant pas la peine d'en porter des plaintes à la Justice ou au Commissaire de la Marine.

Ce qui me confirme dans cette opinion, c'est que par l'Ordonnance de 1689, tit. 2 des peines, liv. 4, pour toutes ces menues peines à faire subir sur les vaisseaux du Roi, il n'est nullement besoin d'assembler le conseil de guerre ; ce n'est que pour les cas qui méritent la mort ou les galeres aux termes de l'art. 39. Cependant par l'art. 42 du tit. 3, lorsque le capitaine est en escadre ou en corps d'armée, il ne peut faire donner la cale sans l'avoir demandé à l'officier général ou commandant.

Il ne faut pas conclure delà néanmoins, par rapport aux navires marchands, qu'il ne soit nécessaire de déférer à la justice que ceux qui sont coupables de crimes qui méritent la mort ou les galeres : comme notre Ordonnance, à la différence de celle de 1689, reconnoît des peines qui tiennent le milieu entre la simple correction dans le navire, & la peine de mort ou galeres, il est sans difficulté que pour faire subir aux coupables ces peines mitoyennes, il est indispensable d'avoir recours à l'autorité de la justice.

Le plus grand abus n'est pas de manquer de dénoncer à la Justice ceux des gens de l'équipage qui méritent d'autres peines que celles portées par le présent article, quelque utilité qui revienne des punitions exemplaires; c'est la licence que se donnent les capitaines de maltraiter, avec ou sans sujet, ceux de leurs gens qui ont commis quelques fautes à leurs yeux. Il en est même dont la brutalité va jusqu'à assommer ces pauvres misérables, qui à leur retour n'osent s'en plaindre le plus souvent, parce qu'il est arrivé que quelques-uns, pour l'avoir fait, ont été envoyés en prison d'autorité par les Commissaires de Marine. Abus qui ne manqueront pas de se multiplier en tout genre si l'on souffre l'affoiblissement du pouvoir des tribunaux pour le rendre purement arbitraire.

Il est pourtant certain qu'un capitaine qui en Justice seroit convaincu d'avoir ainsi maltraité un matelot, au lieu de le faire punir conformément à cet article, pour cela seul, seroit sujet à punition ; & même suivant les circonstances, à être interdit de commander tout navire, sinon pour toujours, du moins pendant un certain temps, outre les dommages & intérêts auxquels il pourroit échoir de le condamner; & le moins qui en arriveroit, c'est qu'il lui seroit enjoint

enjoint de mieux en uſer à l'avenir ſous les peines de droit. Les ſujets du Roi ne ſont pas faits pour être maltraités, & lorſqu'ils ſont des fautes il ne faut les punir que conformément aux loix.

Il eſt à obſerver que les peines établies par cet article ne regardent que les matelots & les officiers mariniers, & nullement les officiers majors auxquels le capitaine peut ſeulement ordonner les Arrêts; & en cas d'infraction des ordres, les faire mettre aux fers, ſauf à les déférer enſuite à la juſtice à l'arrivée du vaiſſeau.

Caſa regis diſc. 136, n. 14, s'eſt exprimé ſur le pouvoir du capitaine à l'égard des gens de ſon équipage en des termes qui méritent d'être rapportés, *magiſter*, dit-il, *nullam habet juriſdictionem ingentem ſuarum navium*, *ſed quamdam tantùm œconomicam poteſtatem vel diſciplinam*, *quæ uſque ad levem caſtigationem*, *pro corrigenda inſolentia*, *& malè morata vita*, *ſeu licentia nautarum & vectorum*, *quemadmodùm eam tenet pater in filios*, *magiſter in diſcipulos*, *dominus in ſervos vel familiares.*

ARTICLE XXIII.

ET pour ceux qui ſeront prévenus de meurtres, aſſaſſinats, blaſphêmes ou autres crimes capitaux commis en mer, les maître, contre-maître & quartier-maître ſeront tenus, à peine de cent livres d'amende ſolidaire, d'informer contre eux, de ſe ſaiſir de leur perſonne, de faire les procédures urgentes & néceſſaires pour l'inſtruction de leur procès, & de les remettre avec les coupables entre les mains des Officiers de l'Amirauté du lieu de la charge ou décharge du vaiſſeau, dans notre Royaume.

LA punition des crimes capitaux n'eſt du tout point de la compétence du capitaine. Il en eſt de même de toute peine qui va à la diffamation ou à l'interdiction; c'eſt à la Juſtice qu'il faut avoir recours en pareil cas.

Ce qu'ordonne cet article au ſujet des crimes capitaux, par rapport à la procédure que doivent faire les maître, contre-maître & quartier-maître, ne s'obſerve point & n'eſt pas même pratiquable, ces ſortes de gens n'ayant pas la capacité requiſe pour faire de ſemblables procédures. Ce qui eſt de leur devoir ſeulement, c'eſt conformément à l'art. 30 de l'Ordonnance de la Hanſe Teutonique, au 46 de l'Ordonnance de 1584 & au préſent article, d'arrêter les coupables & de ſe ſaiſir des inſtrumens dont ils ſe ſont ſervis pour commettre le crime, afin de remettre le tout entre les mains des Officiers de l'Amirauté du lieu de la charge ou décharge du vaiſſeau, dans le Royaume. Ce qui s'entend de l'Amirauté du lieu de l'armement du navire, ſi le crime a été commis avant le départ ou durant la traverſée du retour, ou de l'Amirauté de la colonie où le navire a fait ſa décharge en allant, ſi le crime a été commis dans la traverſée de l'aller, ou avant le départ du navire pour le retour.

Il ne ſeroit pas permis en cas de relâche dans un port étranger, même ami.

de déférer les coupables à la justice du lieu; parce qu'il n'appartient qu'aux Officiers du Roi de faire le procès à ses sujets & de les punir. Et supposé que dans le pays de la situation de ce port il y eût un Consul de la nation Françoise, tout ce que pourroit faire le capitaine, ce seroit de livrer les coupables au Consul pour instruire leur procès seulement, à la charge par lui d'envoyer les coupables avec les pieces du procès par le premier vaisseau qui retourneroit en France, pour être jugés par les Officiers de l'Amirauté du premier port où ce vaisseau feroit sa décharge, le Consul n'ayant droit de juger en matiere criminelle, que quand il n'y a pas lieu à peine afflictive, le tout suivant les articles 13 & 14 du tit. 9 ci-dessus, livre premier.

L'amende de 100 liv. portée par cet article, faute de livrer le coupable à la Justice, ne peut être remise ni modérée; la peine est même trop légere, attendu que le criminel ne peut s'échapper sans collusion de la part du capitaine.

Ce qui prouve encore que l'amende est trop légere, c'est que par l'article 34 de l'Ordonnance de la Hanse Teutonique, elle est de 25 écus contre le maître, *qui manque de déclarer à justice, à son retour, les forfaits & les cas pour lesquels amendes sont encourues.*

ARTICLE XXIV.

DEFENDONS aux maîtres, à peine de punition exemplaire, d'entrer sans nécessité dans aucun havre étranger; & en cas qu'ils y fussent poussés par la tempête ou chassés par les pirates, ils seront tenus d'en partir & de faire voile au premier temps propre.

UN des principaux devoirs du capitaine ou maître, étant de faire son voyage à droiture, il prévarique s'il fait fausse route, ou si autrement il allonge son voyage en entrant sans nécessité dans quelque port, même du Royaume, quoique sur sa route.

A plus forte raison est-il coupable, s'il entre aussi sans nécessité dans un havre étranger, soit ami ou ennemi. Il se rend même suspect par-là de quelque mauvais dessein, ou commerce frauduleux; & c'est pour cela sans doute que cet article veut qu'il soit puni exemplairement. Ce qui s'entend, outre les dommages & intérêts, de la privation ou suspense de son emploi, sauf les circonstances qui peuvent lui faire infliger une peine plus grande. Aussi l'art. 35 ci-après porte-t-il qu'il pourra être puni corporellement.

Si c'est par tempête, ou parce qu'il est chassé par les pirates ou ennemis, ou enfin parce que son navire ne peut plus tenir la mer, pour faire trop d'eau ou pour manquer des choses nécessaires pour se rendre au lieu de sa destination; il est excusable alors, pourvu qu'il sorte de ce port & qu'il fasse voile au premier temps propre. Sans cela il seroit punissable tout comme s'il y fût entré de sa propre volonté & sans besoin. Il faut avouer néanmoins qu'en pareilles circonstances il est difficile de convaincre un capitaine de prévarication, parce qu'il a soin de se munir de procès-verbaux qui constatent en ap-

parence la néceſſité du relâche ; auxquels procès-verbaux les gens de ſon équipage ſe prêtent d'autant plus volontiers qu'étant loués au mois, leurs gages augmentent à meſure que le voyage s'allonge.

Le cas de la fauſſe route & de l'entrée du navire dans un autre havre que celui de ſa deſtination, eſt prévu par l'article 53 de l'Ordonnance de Wisbuy, & il y eſt décidé que le maître ſera tenu d'affirmer avec deux ou trois des principaux de ſon équipage, que ç'a été par néceſſité qu'il a fait cette fauſſe route ; enſuite qu'il pourra ſe remettre en mer & achever ſon voyage, ou envoyer les marchandiſes par autres vaiſſeaux à ſes dépens, moyennant quoi il ſera payé de ſon fret. Il n'eſt rien dit du cas où il l'aura fait ſans néceſſité ; mais nul doute alors que le maître ne ſoit tenu des dommages & intérêts envers le propriétaire du navire, & les marchands chargeurs.

S'il s'agiſſoit d'effets du Roi que le capitaine fît périr ou détournât en faiſant ainſi fauſſe route, ou en entrant dans un port étranger, il ſeroit puniſſable de mort, aux termes de la loi ſeptieme, *cod. de naviculariis*, en ces termes. *Qui fiſcales ſpecies ſuſcepit deportandas, ſi rectâ navigatione contemptâ, littora devia ſectatus, eas avertendo diſtraxerit, capitali pœnâ plectetur.*

ARTICLE XXV.

ENJOIGNONS à tous maîtres & capitaines qui feront des voyages de long cours, d'aſſembler chaque jour à l'heure de midi, & toutes fois qu'il ſera néceſſaire, les pilotes, contre-maître, & autres qu'ils jugeront experts au fait de la navigation ; & de conférer avec eux ſur les hauteurs priſes, les routes faites & à faire, & ſur leur eſtime.

L'OBSERVATION exacte de cet article intéreſſe trop les maîtres & capitaines pour qu'ils y manquent ; il ſeroit ſeulement à ſouhaiter qu'ils ne cruſſent pas toujours avoir raiſon & mieux opérer que les autres. Combien qui ont perdu leurs navires par un entêtement d'orgueil qui les a fait roidir contre l'avis de leurs pilotes & autres officiers mariniers ?



ARTICLE XXVI.

LEUR faisons défenses d'abandonner leur bâtiment pendant le voyage, pour quelque danger que ce soit, sans l'avis des principaux officiers & matelots; & en ce cas, ils seront tenus de sauver avec eux l'argent, & ce qu'il pourront des marchandises les plus précieuses de leur chargement, à peine d'en répondre en leur nom & de punition corporelle.

LA fidélité oblige le maître de veiller autant qu'il est en lui à la conservation du navire & des marchandises dont la conduite lui a été confiée, & l'honneur qu'il a de commander ceux qu'il s'est associé pour compagnons, le presse de leur donner l'exemple d'un courage qui ne s'ébranle pas à la vue du péril.

C'est sur ces principes que cet article lui fait défenses d'abandonner son navire pour quelque danger que ce soit, de prise, de feu & de naufrage, si ce n'est de l'avis des principaux officiers & matelots. Le cas de la crainte d'être pris par les ennemis est prévu par l'art. 5 de l'Ordonnance de 1400.

Ce n'est pas assez dire encore; comme il doit avoir plus de fermeté qu'eux tous en qualité de leur chef, l'avis de l'équipage ne suffit pas pour le sauver du reproche de lâcheté, s'il y défere trop facilement. Il faut qu'il le combatte, qu'il exhorte ses gens à faire tous leurs efforts pour écarter le danger; qu'il les presse, qu'il les menace; en un mot qu'il ne se rende à leur avis, que lorsque la prudence ne lui permet plus de faire autrement. Enfin s'il veut conserver sa réputation, il doit être le dernier à abandonner le navire.

Sil ne reste plus d'autre parti à prendre que celui d'abandonner le navire, il faut du moins alors que le capitaine avec ses gens sauve tout ce qu'il pourra de l'argent & des marchandises les plus précieuses qui sont dans le vaisseau; *exercitor veró cum nautis opem ferat ut salvetur*, dit l'article 31 des loix Rhodiennes. *Idem jus Hanseaticum*, tit 9, art. 4, *& ibi* Kuricke *fol.* 800. Il doit aussi avoir la même attention à sauver ses expéditions, les connoissemens & les autres papiers du navire.

Quant à la peine tant civile que corporelle prononcée contre lui par ce même article, elle est indivisible; de maniere que l'une ne peut avoir lieu sans l'autre. Il n'y a point de milieu en effet; ou le capitaine en pareil cas est coupable ou il est excusable. S'il n'y a rien à lui imputer, & cela sera vrai si après avoir fait ce qu'on n'étoit en droit d'attendre d'un brave & fidele capitaine, il a cedé le plus tard qu'il a pu aux instances de son équipage, il n'y a aucune peine à lui infliger. Si au contraire loin de combattre la peur des timides de son équipage, il a par sa lâcheté entraîné ceux que la vue du danger n'étonnoit pas encore, & leur a donné l'exemple de la désertion du navire; il n'en doit pas être quitte pour un simple dédommagement civil, fût-il même en état de le payer. L'intérêt public exige qu'il interervienne contre lui une condamnation exemplaire, portant peine corporelle & afflictive, avec

dégradation & note d'infamie. La Déclaration du Roi du 26 Septembre 1699 veut même que l'abandon d'un vaiſſeau en mer ſoit puni de trois ans de galeres. Cette Déclaration ſera rapportée ſur le tit. des Matelots, art. 5.

ARTICLE XXVII.

SI les effets ainſi tirés du vaiſſeau, ſont perdus par quelque cas fortuit, le maître en demeurera déchargé.

CELA eſt d'une juſtice évidente, le maître ne pouvant pas plus répondre du cas fortuit dans cette circonſtance qu'en toute autre. Il eſt même à préſumer qu'après avoir ſauvé ces effets en quittant le navire, leur perte ſurvenue a été la ſuite néceſſaire d'un danger plus preſſant encore que celui qui avoit cauſé l'abandon du vaiſſeau. Au reſte quelque ſoit le ſort du navire & de ſa cargaiſon, la perte de ces effets regarde uniquement ceux à qui ils appartenoient, ſans contribution ou indemnité, par la même raiſon qu'ils en auroient ſeuls profité s'ils euſſent été réellement ſauvés.

ARTICLE XXVIII.

LES maîtres & patrons qui navigent à profit commun, ne pourront faire aucun négoce ſéparé, pour leur compte particulier, à peine de confiſcation de leurs marchandiſes au profit des autres intéreſſés.

CET article eſt fondé ſur les loix de la ſociété, qui ne permettent pas à l'un des aſſociés de rien faire au préjudice des autres, d'appliquer à ſon profit particulier aucune partie du fonds de la ſociété, ni de faire à part aucun négoce qui ait du rapport à celui de la ſociété, ou qui puiſſe y faire tort.

Tels ſont les principes ſur leſquels il eſt défendu par cet article aux maîtres & patrons qui navigent à profit commun; c'eſt-à-dire, ſoit en ſociété avec les propriétaires du navire, ſoit à la part du profit avec les gens de leur équipage, de faire aucun négoce ſéparé pour leur compte particulier, à peine de confiſcation de leurs marchandiſes au profit des autres intéreſſés.

Ce négoce particulier ne s'entend néanmoins que relativement au voyage du navire en ſociété, & ne regarde nullement le commerce de terre ou maritime que le maître peut faire par ailleurs, & en d'autres pays par lui-même ou par ſes aſſociés.

Mais auſſi il regarde non-ſeulement celui que le maître voudroit faire à part ſur le même navire, ſoit de la même eſpece de marchandiſes ou d'une autre; mais encore celui qu'il prétendroit faire ſur d'autres bâtimens, dans le même lieu de la deſtination du navire où il eſt en ſociété, avant ou après l'arrivée du navire & juſqu'à ce que toute ſa cargaiſon ſoit vendue.

La raiſon eſt qu'en cela il feroit doublement tort à la ſociété, ſavoir en faiſant diminuer le prix des marchandiſes en commun, pour en avoir augmenté le nombre, & en donnant, comme cela n'eſt que trop naturel, plus d'attention à la vente de ſes marchandiſes particulieres, qu'à celle des effets de la cargaiſon commune. A joindre encore que pour l'achat des marchandiſes de retour, la même prédilection ſeroit à craindre avec l'augmentation du prix de l'achat.

De tout cela il s'enſuit, par identité de raiſon, que celui des propriétaires du navire qui en a l'armement, ne peut mettre ſur ce navire des effets en pacotille ou autrement pour ſon compte particulier, ou en commun avec d'autres que tous ſes co-intéreſſés, & que s'il le fait, il ſera ſujet tout de même à la peine de la confiſcation, ſans pouvoir l'éviter en offrant de payer le fret de ces marchandiſes.

Et comme notre article porte que la confiſcation tournera au profit des autres intéreſſés, il faut dire que ni lui ni le maître navigeant *à profit commun*, n'auront aucune part à prétendre dans ces marchandiſes confiſquées, & cela en haine de leur infidélité.

Si donc, par exemple, dans un voyage à la part du profit de la pêche ſur le banc de Terre-neuve, le maître, à l'inſu & ſans le conſentement de ſes parts prenans, achetoit des morues pour ſon compte, avant ou après la pêche, il ſeroit dans le cas de la confiſcation prononcée par cet article.

Mais s'il ne s'agiſſoit que d'une navigation, à la part du fret entre lui & ſon équipage, rien n'empêcheroit qu'il ne chargeât dans le navire telles marchandiſes qu'il lui plairoit pour ſon compte particulier, à condition d'en porter le fret dans le compte à faire entre lui & ſes aſſociés à la part du fret, la ſociété alors n'ayant pas d'autre objet, & par conſéquent ne pouvant que gagner au chargement des marchandiſes.

Au ſurplus, la peine de la confiſcation prononcée par cet article autoriſe la ſtipulation de la confiſcation tout de même, des marchandiſes que les capitaines s'aviſent de charger frauduleuſement au-delà de leur port permis, ſur quoi V. ce qui ſera obſervé ci-après ſur l'article 2, tit. de l'engagement & des loyers des matelots.

ARTICLE XXIX.

LEUR faiſons défenſes d'emprunter pour leur voyage plus grande ſomme de deniers que celle qui leur ſera néceſſaire pour le fonds de leur chargement, à peine de privation de la maîtriſe & de leur part au profit.

LA diſpoſition de cet article n'a de relation qu'avec celle de l'article précédent; c'eſt-à-dire, qu'elle ne regarde tout de même, que le maître ou patron navigeant *à profit commun*, qu'il ſoit co-propriétaire du navire ou non.

Il lui eſt défendu avec raiſon d'emprunter à la groſſe ou d'une autre maniere, plus d'argent qu'il n'en faut pour l'équipement du navire & pour le fonds de ſon chargement.

Cependant par rapport à la double peine prononcée contre lui par cet article, qui eſt la privation de la maîtriſe, & de ſa part au profit, il faut ce me ſemble qu'il ait fait l'emprunt frauduleuſement, & qu'en conſéquence il ait porté la ſomme entiere dans la dépenſe de ſon compte, ſuppoſant l'avoir employée en total pour l'utilité commune. Alors, convaincu de fraude par ce faux emploi de la ſomme dans ſon compte, il ne pourra éviter la peine dont il s'agit.

Mais ſi dans ſon compte il ne fait entrer en dépenſe, que la partie de la ſomme qu'il a réellement appliquée au profit commun ; il n'y a rien à lui imputer à crime, & tout ce qu'il échoit, c'eſt de lui faire ſupporter en ſon nom propre & particulier l'excédant de la ſomme.

Le cas du maître ou capitaine, qui ſans naviger à profit commun, emprunte ſans néceſſité ſur le navire, eſt prévu par l'article 20 ci-deſſus, *ubi vide notata.*

ARTICLE XXX.

SERONT tenus, *ſous pareille peine*, de donner avant leur départ aux propriétaires du bâtiment, un compte ſigné d'eux, contenant l'état & le prix des marchandiſes de leur chargement, les ſommes par eux empruntés, & les noms & demeures des prêteurs.

CES mots, *ſous pareille peine*, font penſer que la premiere partie de cet article ne regarde tout de même que les maîtres & patrons qui navigent à profit commun.

Il eſt entendu auſſi, que c'eſt le maître, qui a fait la cargaiſon & qui a acheté les marchandiſes, lorſqu'il lui eſt enjoint de donner aux propriétaires du bâtiment un compte ſigné de lui contenant l'état & le prix des marchandiſes ; car ſi c'étoient les propriétaires qui euſſent fait le chargement, ce ſeroit à eux à en dreſſer la facture générale dont ils feroient donner ſimplement une reconnoiſſance par le maître pour leur en compter, ſur le double qu'ils lui en laiſſeroient.

Quant à l'obligation de donner l'état des ſommes empruntées & de déclarer les noms & demeures des prêteurs, il eſt évident qu'elle regarde tout maître ou capitaine, de quelque nature que ſoit ſon engagement envers les propriétaires du navire ; & cela eſt juſte afin que les intéreſſés puiſſent vérifier les emprunts. Auſſi cette précaution a-t-elle été priſe tout de même par l'Ordonnance de Wiſbuy, article 6 au ſujet des achats faits par le maître, des choſes néceſſaires pour le navire, comme il a été obſervé ſur l'article 20 ci-deſſus, où il a été ajouté que le capitaine devoit de plus appuyer, de pieces juſtificatives, tous les articles de dépenſe de ſon compte.

Le Commentateur ſuppoſe ici & ſur quantité d'autres articles que le maître ou capitaine peut ne ſavoir pas ſigner. La ſuppoſition n'eſt admiſſible qu'à l'égard des patrons de barques ou autres petits bâtimens deſtinés ſimplement au petit cabotage ; à l'égard deſquels on n'exige pas véritablement qu'ils

ſachent ſigner. Mais pour ce qui eſt des capitaines ou maîtres qui font le grand cabotage, & à plus forte raiſon de ceux qui ſe deſtinent aux voyages de long cours, ils doivent néceſſairement, ſavoir ſigner & écrire, aux termes tant de cet article, que des articles 1 & 10 ci-deſſus, & des articles 1, 4 & 6, titres des connoiſſemens.

L'examen que doit ſubir celui qui ſe préſente pour être reçu capitaine, conſiſte principalement dans une opération que le profeſſeur d'hydrographie lui fait faire ſous ſes yeux, au ſujet d'une navigation ſuppoſée, à partir d'un tel endroit pour arriver à un autre avec tel & tel air de vent, &c. & cela ne ſe peut faire qu'avec le ſecours de l'écriture. Il eſt vrai que l'Ordonnance n'a pas preſcrit l'examen dans cette forme; mais l'article 10 du préſent titre, prouve invinciblement que le capitaine doit ſavoir écrire puiſqu'il lui ordonne d'avoir un regiſtre ſur lequel il écrira, &c.

Il n'eſt pas douteux en un mot que le capitaine de navire au long cours ne doive ſavoir ſigner; & ſi l'on cite pour exception contraire l'exemple du capitaine Midy, la réponſe eſt que cet exemple là même ſert à confirmer la regle, puiſque ce particulier n'a été reçu capitaine à l'Amirauté, & n'a été admis à monter en cette qualité des navires qu'en vertu d'une diſpenſe du Roi.

ARTICLE XXXI.

SI les victuailles du vaiſſeau manquent dans le voyage, le maître pourra contraindre ceux qui auront des vivres en particulier, de les mettre en commun, à la charge de leur en payer le prix.

LA diſpoſition de cet article eſt tirée de la loi 2. §. 2. *in fine ff. de lege Rhodiâ*, excepté que cette loi ne dit pas comme notre article, à la charge de payer le prix des vivres à celui que l'on aura obligé de les mettre en commun; mais cette condition eſt juſte & naturelle, & Vinnius en expliquant cette même loi l'a penſé de la ſorte, pag. 215. en ces termes, *utique tamen non gratis, ut nihil reſtitui neceſſe ſit, ſed cùm onere reſtituendi ubi neceſſitas ceſſaverit.*

L'auteur des notes ſur les Jugemens d'Oleron, article 17 n. 6, a penſé auſſi de même avant notre Ordonnance; ce qu'il appuye tant de l'opinion de Barthole, de Paul de Caſtres & de Caſſiodore, cités d'après lui par le Commentateur, que du droit Eſpagnol qui en pareille occurence permet de prendre, même par voye de fait les vivres de ceux qui refuſent d'en faire part, toutefois en les payant à prix raiſonnable.

Pour ce qui eſt du conſeil que donne le commentateur de ménager les vivres de façon à prévenir le malheur d'en manquer, il n'y a rien à dire; mais ce n'eſt qu'au retour des navires qu'on a occaſion d'uſer de cette économie qu'il recommande avec tant de ſoin.

ARTICLE XXXII.

DEFENDONS à tous maîtres de revendre les vituailles de leur vaiſſeau & de les divertir ou receler, à peine de punition corporelle.

ON n'embarque des vivres que proportionnellement au nombre des gens de l'équipage & à la longueur du voyage ; ainſi ce ſeroit ſouvent une témérité & une imprudence de la part d'un capitaine de revendre des vituailles aux riſques d'en manquer. On ſuppoſe néanmoins en cela, que c'eſt à deſſein de faire bon aux propriétaires du prix de la vente de ces vivres ; car ſi c'étoit pour les divertir ou receler & les appliquer à ſon profit, ce ſeroit un vol d'autant plus criminelle, qu'en faiſant tort aux propriétaires du navire, il expoſeroit les gens de l'équipage à périr, ou à trop ſouffrir de la faim.

C'eſt pour prévenir de tels accidens, que l'avarice ne rendoit que trop communs, que notre article veut que cette prévarication ſoit ſujette à la punition corporelle ; ce qui eſt conforme à l'article 9 de l'Ordonnance de la Hanſe Teutonique qui dit » à peine d'être punis comme larrons. » Mais je ne penſe pas que cette peine tombe ſur le cas de la ſimple revente des vituailles ſans fraude, à moins qu'elle ne ſoit faite en telles circonſtances qu'elle ne puiſſe être excuſée de témérité.

Ce qui eſt dit ici des vituailles doit s'appliquer tout de même aux munitions de guerre que le capitaine auroit revendu, conſommé ou diſſipé mal-à-propos; ces munitions étant néceſſaires en temps de paix comme en temps de guerre, pour ſe défendre des corſaires & des forbans. V. l'article 34 ci-après, & le 20e. ci-deſſus *in fine*.

ARTICLE XXXIII.

POURRONT néanmoins, par l'avis & délibération des officiers du bord, en vendre aux navires qu'ils trouveront en pleine mer dans une néceſſité preſſante de vivres, pourvu qu'il leur en reſte ſuffiſamment pour leur voyage, & à la charge d'en tenir compte aux propriétaires.

L'EXCEPTION portée par cet article ſe trouve tout de même dans l'article 9 de l'Ordonnance de la Hanſe Teutonique qui vient d'être citée; mais notre article ajoute deux autres conditions eſſentielles, l'une qu'il ne ſoit vendu des vituailles aux navires trouvés en pleine mer qui en manqueront, que de l'avis des officiers du bord; ce qui s'entend des officiers mariniers auſſi-bien que des officiers majors ; l'autre que cette vente ſoit faite de maniere, qu'il reſte ſuffiſamment de vivres dans le navire pour achever le

voyage; car la charité qui oblige d'affifter fon prochain dans le befoin, ne va pas jufqu'à s'expofer évidemment à fe trouver dans la même néceffité.

D'un autre côté, néanmoins, trop de prévoyance pourroit faire manquer au précepte de la charité; ainfi il faut que ce foit la prudence qui décide en pareil cas, & c'eft pour cela que le capitaine doit prendre l'avis des principaux de fon équipage.

Au refte comme la charité s'étend à tous les hommes, dans les cas preffans, fur-tout, fans reconnoître d'ennemis; quelque interdiction de commerce qui foit furvenue entre deux nations; elle n'empêche nullement que les fujets de l'une & de l'autre ne puiffent & ne doivent s'affifter réciproquement en femblables circonftances; de même qu'en cas de naufrage, ou de combat, on doit fauver la vie à fon ennemi devenu le jouet des flots ou autrement en danger de périr.

Ce qu'il y a feulement à obferver, auffi-bien en temps de paix à caufe des pirates, qu'en temps de guerre par rapport aux fignaux d'incommodité faits par des navires; c'eft de n'en approcher qu'avec précaution, pour ne pas s'expofer par un mouvement de charité, à devenir la victime de la fourberie d'un ennemi, qui ne connoît les fentimens de l'humanité que pour en abufer. Les exemples n'en font que trop récents. Voyez journal hiftorique, Avril 1756, pag. 316.

ARTICLE XXXIV.

AU retour des voyages, le refte des vituailles & munitions fera configné par le maître, entre les mains des propriétaires.

CET article eft tiré pour ainfi dire mot à mot, de l'article 10 de l'Ordonnance de la Hanfe Teutonique.

Il eft évident en effet qu'au retour du voyage & après le défarment du navire, le maître doit remettre aux propriétaires, ce qui refte des vituailles & munitions, puifque c'eft à eux que le tout appartient, & qu'il n'en eft plus befoin pour l'ufage & le fervice du navire.

Mais parce qu'il ne s'agit plus du falut de l'équipage, l'article ne dit pas comme le trente-deuxieme, que le capitaine, faute de remettre ce refte de vituailles & de munitions, fera puni corporellement. Ainfi de droit il n'y a contre lui à cet égard qu'une action civile à exercer, fauf le cas où il auroit détourné & diverti ces vivres reftans pour les appliquer à fon profit; car par-là s'étant rendu coupable du crime de vol, il feroit fujet fans contredit à être pourfuivi extraordinairement.

Par rapport aux munitions de guerre, & fur-tout de la poudre, il n'étoit que trop ordinaire aux capitaines de les diffiper dans les fêtes qu'ils donnoient dans les rades des colonies. Il réfultoit delà outre la dépenfe qui étoit à charge aux armateurs, des accidens affez fréquens, & même que faute de poudre les navires n'étoient plus en état de fe défendre des

corsaires & des forbans. C'est ce qui a donné lieu à l'Ordonnance du 8 Avril 1721, *Suprà* article 20, portant défenses à tous capitaines de navires de tirer aucun coup de canon dans les rades des colonies, à moins que ce ne fût pour faire signal d'incommodité, ou pour quelqu'autre nécessité, sans permission expresse de l'officier du Roi, commandant dans lesdits lieux & rades, à peine de 100 livres d'amende & du double en cas de récidive. Mais cette permission du Commandant ne dispenseroit pas le capitaine de faire raison à son armateur, des munitions qu'il auroit mal-à-propos consommées.

ARTICLE XXXV.

SI le maître fait fausse route, commet quelque larcin, souffre qu'il en soit fait dans son bord, ou donne *frauduleusement* lieu à l'altération ou confiscation des marchandises ou du vaisseau, il sera puni corporellement.

LA fausse route, qui aux termes de cet article mérite punition corporelle, ne s'entend que d'une véritable fausse route qui expose le navire, qui l'écarte du lieu de sa destination, ou qui allonge considérablement le voyage, le tout par le fait propre du capitaine, en fraude & par affectation. Car s'il ne l'a fait que par un bon motif, comme par exemple, si sur un avis vrai ou faux qu'il y avoit des vaisseaux ennemis sur sa route, il a changé la sienne; & de même, si sans avis il ne l'a changée que de concert avec ses officiers, dans la crainte de rencontrer l'ennemi dans les parages de sa route à droiture, il n'y a aucun reproche à lui faire. V. *infrà* l'article 26, titre des assurances.

Le seul fait même de l'entrée d'un navire sans nécessité dans un havre étranger, n'est pas la fausse route qui mérite punition corporelle, puisque l'article 24 ci-dessus, ne parle pour ce cas que d'une punition exemplaire; de sorte que ce ne seroit qu'à raison des circonstances que la peine corporelle pourroit suivre.

A l'égard du larcin, soit que le capitaine le commettre par lui-même ou par le ministere de quelques-uns de ses gens; soit qu'il le laisse commettre, il est également & très-justement sujet à punition corporelle, à raison de son manquement de fidélité, & de l'abus qu'il a fait de la confiance des propriétaires & de l'armateur, envers lesquels il s'est rendu coupable par-là, d'avoir violé le dépôt qu'ils lui ont mis en mains.

Mais pour ce qui est du larcin commis par autrui; afin qu'il soit censé l'avoir souffert & par-là en être réputé complice, il est entendu qu'il doit en avoir eu une pleine connoissance, soit dans le temps ou depuis, & qu'il y en ait preuve, sans qu'il y ait fait les diligences & perquisitions convenables pour découvrir le coupable & l'arrêter pour le faire punir.

Ces vols à bord sont assez communs, tant à la décharge qu'au chargement des navires à l'Amérique; mais il est extrêmement rare qu'on en découvre les auteurs. La police qui s'observe pour dédommager du vol le propriétaire de la chose volée, lorsque le voleur ne peut pas être reconnu, est d'en faire supporter la valeur à tout l'équipage indistinctement, aussi-bien au capitaine qu'aux

officiers & aux matelots, le tout au sol la livre des gages d'un chacun. C'eſt une perte qui ſe régale ſur eux tous, non par têtes préciſément, mais eu égard au prix de leurs gages.

Il n'eſt certainement pas de tempérament plus judicieux à prendre, quoiqu'on ne doive pas préſumer naturellement que le vol puiſſe avoir été fait par les officiers majors, encore moins par le capitaine; & qu'ainſi c'eſt leur faire ſupporter, pour une bonne partie, les friponneries des matelots : mais enfin l'ordre l'exige. Ce n'eſt donc pas parce qu'on les ſoupçonne d'avoir concouru au vol qu'on les oblige de contribuer à la perte ; mais ſeulement pour les rendre plus attentifs par leur intérêt perſonnel à empêcher ces vols, en veillant de plus près ſur la conduite des matelots.

Qu'il s'agiſſe d'une choſe aiſée à cacher, ou d'un gros volume, telle qu'une futaille de ſucre ou d'indigo, d'une balle de coton ou autre marchandiſe; dès qu'elle ne ſe trouve pas au récenſement des effets, à la charge ou à la décharge du navire, & qu'il eſt vérifié qu'elle a été envoyée par le marchand chargeur pour être embarquée, & qu'elle a été priſe en compte par l'officier prépoſé pour tenir l'état général du chargement; elle eſt réputée volée, & par conſéquent c'eſt le cas de la contribution dont il eſt parlé, ſauf la preuve de l'erreur, ou qu'elle a été volée par quelque particulier.

Quant à l'altération des marchandiſes à laquelle le capitaine peut donner lieu, il faut qu'il y ait fraude de ſa part, pour qu'il ſubiſſe à ce ſujet la peine corporelle; & c'eſt ce qui réſulte de ce terme *frauduleuſement* employé dans cet article. Or il y aura fraude s'il ſoutire en tout ou en partie des barriques de vin ou d'autre liqueur; s'il en procure le coulage par quelqu'autre voye; s'il tire d'excellent indigo d'une futaille pour y en ſubſtituer d'une mauvaiſe qualité ou inférieure, &c. Mais ſi c'eſt ſeulement par impéritie, négligence ou étourderie; comme s'il fait mal placer les marchandiſes en mettant des marchandiſes ſeches ou de prix ſous d'autres ſujettes à coulage; s'il le laiſſe ſur le tillac; s'il manque de tenir fermées les écoutilles & les ſabords du navire; ſi par contravention à l'Ordonnance de 1689, liv. 1, tit. 3, art. 2, obligeant un capitaine de vaiſſeau du Roi à lui lâcher quelque coups de canon, ſur ſon refus d'aller à bord lui montrer ſes inſtructions; les marchandiſes en reçoivent quelque dommage, &c. Dans tous ces cas il eſt reſponſable ſans difficulté des dommages & intérêts; mais ce ne peut être que par action purement civile.

De même par rapport à la confiſcation des marchandiſes à laquelle il peut donner lieu, il faudroit auſſi qu'il y eût de la fraude de ſa part, pour être ſujet à punition corporelle; mais la fraude en pareil cas eſt encore plus difficile à prouver, à préſumer même, qu'à l'égard de l'altération des marchandiſes.

Si les marchandiſes ſont confiſquées, c'eſt parce qu'il aura manqué de ſe pourvoir des expéditions néceſſaires pour leur tranſport, ou parce qu'il n'aura pas fait les déclarations requiſes au bureau de la douane, &c. Or tout cela ne devant être imputé qu'à oubli ou négligence, il ne peut y avoir contre lui qu'une action civile pour l'obliger par voye de garantie au payement des dommages & intérêts. Stypmannus *ad jus maritimum*, *cap.* 10, n. 212, *fol.* 518. Kuricke *ad jus Hanſeaticum*, art. 19, tit. 3, n. 10, *fol.* 725. Stracha *de nautis part.* 3ª. n. 22.

Il en faut dire autant de la confiſcation du vaiſſeau qui ne peut avoir lieu que pour mêmes cauſes, ou pour n'avoir pas pris un congé de M. l'Amiral pour le voyage.

Mais encore une fois, dans tous ces cas, & par-tout où il y a de ſa faute, même légere, il eſt tenu des dommages & intérêts, comme étant obligé d'apporter dans toute ſa conduite les mêmes ſoins & précautions dont uſe un diligent pere de famille. V. *ſuprà* art. 9. *hujus tituli.* Loccenius *de jure maritimo lib.* 2°. *cap.* 1°. *n°.* 9°. où il expoſe tout de ſuite les qualités dont un maître ou capitaine de navire doit être pourvu, & les obligations de ſon emploi.

ARTICLE XXXVI.

LE maître qui ſera convaincu d'avoir livré aux ennemis, ou *malicieuſement* fait échouer ou périr ſon vaiſſeau, ſera puni du dernier ſupplice.

UN capitaine ou maître ſera convaincu d'avoir livré ſon navire à l'ennemi, s'il eſt prouvé, non-ſeulement qu'il ait conduit dans un port, ou trop près des gardes-côtes ou corſaires du pays ennemi, ſans être moralement en état de réſiſter; mais encore s'il y a preuve qu'il n'a pas fait tout ce qui dépendoit de lui pour éviter un vaiſſeau ennemi avec lequel il n'étoit pas en état de ſe meſurer. Il en ſera de même, ſi n'ayant pu abſolument empêcher le navire ennemi de l'atteindre, il s'eſt rendu ſans combat; car la lâcheté ne peut pas aller juſques-là, & la préſomption *eſt juris & de jure* qu'il y a de la trahiſon & de la perfidie. *Caſa regis diſc.* 23, n. 75. Stracha *de nautis part.* 3â. n°. 50; *jus Hanſeaticum*, tit. 3, art. 12; *apud* Kuricke *fol.* 650 & 651.

A la vérité on n'exige pas de lui qu'il rende un combat tel que l'Ordonnance de 1689, liv. 4, tit. 12, art. 36, en impoſe l'obligation aux capitaines des vaiſſeaux du Roi, d'après le Réglement du 14 Juillet 1675; mais auſſi, autre choſe eſt de combattre juſqu'à la derniere extrêmité, & autre choſe eſt de ſe rendre ſans coup férir, pour ainſi parler. Encore une fois une telle lâcheté n'eſt pas concevable ſans perfidie.

Malgré cela néanmoins il ſeroit difficile de ſe déterminer à condamner à mort un maître de navire qui ſans autre indice d'un deſſein formé de livrer ſon vaiſſeau à l'ennemi, ſe ſeroit lâchement rendu ſans aucun combat, à moins que les forces ne fuſſent à peu près égales, & qu'il ne fût rendu malgré ſon équipage réſolu de ſe défendre.

Pour ce qui eſt du maître ou capitaine, qui après s'être mis ſous l'eſcorte d'un vaiſſeau du Roi, s'en ſera ſéparé, ſans cauſe légitime; pour cela ſeul il ne ſera pas cenſé avoir livré ſon navire à l'ennemi. Cependant parce que c'eſt de ſa part une grande imprudence jointe à un défaut de ſubordination, il mérite une punition arbitraire, même corporelle ſuivant les circonſtances, au ſentiment de Loccenius *de jure maritimo lib.* 2°. *cap.* 2°. *n°.* 5°. *fol.* 137.

L'Ordonnance de 1689, liv. 4, tit. 2, art. 38, vouloit que pour ce manquement il fût condamné aux galeres; mais cette peine modérée depuis avec des variations, par autres Ordonnances des 21 Février 1691, 13 Août 1692,

& 16 Février 1695, a enfin été fixée par une derniere Ordonnance du 14 Mai 1745, à 1000 liv. d'amende, à un an de prison, & à être déclaré incapable de commander à l'avenir aucun bâtiment de mer, le tout sans distinguer si la séparation de l'escorte a été suivie ou non de la prise du navire.

Telle a été aussi la peine infligée au capitaine Corbun, commandant le navire la Sainte Claire, par Sentence de l'Amirauté de la Rochelle, du 21 Avril 1747, confirmée par Arrêt du 19 Juin de la même année.

Ce capitaine avoit abandonné la flotte qui étoit sous l'escorte de M. Macnemara, & qui avoit relâchée à la Corogne. Au lieu d'entrer comme les autres dans ce port, il fit route pour la Rochelle, croyant n'avoir plus à craindre d'être pris, il le fut néanmoins.

Dans ses moyens de défenses, il soutenoit qu'il n'avoit pas eu connoissance que la flotte eût relâchée à la Corogne, & effectivement il n'y avoit pas de quoi le convaincre qu'il l'eût su positivement; mais il avoit résisté à son équipage qui le sollicitoit de gagner ce port, bien persuadé que la flotte y avoit effectivement relâchée.

Il étoit donc véritablement dans le cas de subir la peine prononcée par l'Ordonnance du 14 Mai 1745. Cependant comme au fonds, il n'étoit pas sans quelque sorte d'excuse, & que d'ailleurs il étoit reconnu pour un capitaine expérimenté; M. l'Amiral voulut bien lui remettre l'amende de 1000 liv. qu'il avoit encourue, suivant l'ordre de remise du 5 Novembre de la même année; & depuis le Roi a eu la bonté de lui rendre la faculté de commander des navires, en le relevant de l'interdit prononcé contre lui, par des lettres de réhabilitation du 31 Août 1754, entérinées au Parlement en vacations le 9 Septembre suivant, & enregistrées au Greffe de l'Amirauté de la Rochelle le 28 du même mois.

Voir pour les convois & escortes, les observations sur l'article 5, tit. des loyers des matelots; c'est le tit. 4 du liv. 3. Cette Ordonnance du 14 Mai 1745 y sera rapportée.

Mais dans les autres cas marqués ci-dessus, la trahison étant manifeste, la peine de mort doit s'ensuivre; non qu'un tel capitaine ou maître de navire doive être comparé comme l'insinue le Commentateur, à un Gouverneur de place qui la livreroit aux ennemis, ce seroit confondre les idées. Si donc il est punissable du dernier supplice, ce n'est pas précisément comme traître à son Roi & à l'Etat, pour avoir fortifié les ennemis de sa patrie; car de quel secours peut leur être son navire? Mais pour avoir criminellement fait perdre un bien considérable à ceux qui lui en avoient confié la garde, la direction & la défense; en un mot pour s'être rendu coupable d'un crime d'autant plus énorme, qu'il a commis en qualité d'homme public. Le crime sera encore plus grand à la vérité, si par-là, les gens de son équipage ont été faits prisonniers de guerre; mais le corps principal du délit sera toujours d'avoir violé la foi publique en transportant frauduleusement à autrui un bien dont il n'étoit que le dépositaire.

Une preuve au reste que tout crime qui viole la foi publique, par cela seul est digne de mort; c'est que cet article prononce la même peine contre le maître qui, malicieusement & de dessein prémédité, fait échouer ou périr son vaisseau, quoique par événement, loin qu'il lui en revienne aucun profit, il perde ses gages en entier avec tous ses effets.

Mais l'article suppose qu'il l'ait fait *malicieusement*, d'où il faut conclure que si l'échouement a été nécessaire pour se garantir d'un naufrage absolu qui paroissoit inévitable sans cela, comme il est arrivé en bien des rencontres, il n'y aura rien à imputer alors au capitaine, moyennant toutefois qu'il n'ait pris ce parti que de l'avis des principaux & du plus grand nombre de son équipage. Et il en sera de même quoiqu'il y ait à bord un pilote côtier ou lamaneur, qui s'oppose à l'échouement; *infrà* art. 44, tit. 9 du liv. 4.

Du même principe ci-dessus établi, il s'ensuit encore que ceux qui, trompans tout de même la foi publique, ont eu la scélératesse de supposer des navires non existans, d'y avoir fait en conséquence des chargemens, & ensuite sur de fausses factures & charte-parties, d'avoir fait faire des assurances sur ces navires & chargemens supposés sont également dignes du dernier supplice. Et c'est aussi ce qui a été jugé par jugement souverain rendu par M. de Barentin, Intendant de cette généralité, Commissaire du Conseil en cette partie, assisté des Officiers de l'Amirauté & des Commissaires par lui nommés le 23 Janvier 1739. Par ce jugement, le nommé Brissaud fils, négociant de la ville de Saint-Jean-d'Angély, convaincu de cette complication de crimes de faux, fut condamné à mort par contumace.

On a vu encore depuis peu d'années à Bourdeaux des friponneries du même genre, pratiquées contre des assureurs, ou des capitaines de navires, de concert avec les prétendus chargeurs, avoient fait périr leurs bâtimens, l'un par naufrage, l'autre par le feu. Dans l'affaire concernant le navire le Vigilant, le capitaine, par Arrêt de Bourdeaux du 19 Octobre 1751, a été condamné à mort, ayant été convaincu d'avoir fait périr son vaisseau de dessein prémédité, & d'y avoir simulé des chargemens.

Au surplus, ce n'étoit pas la peine que le Commentateur empruntât des notes sur le Guidon art. 23 du ch. 5, & art. 10 du ch. 19, les autorités qu'il a citées sur cet article, pour dire que tout naufrage est présumé arrivé par la faute du maître, puisqu'il est obligé de convenir que sans preuve, il n'y a pas de condamnation à lui faire subir, ce qu'il faut entendre tant au civil qu'au criminel.

Par l'article 3 des Jugemens d'Oleron, en cas de naufrage, le maître, à la différence des matelots, doit travailler à sauver les effets autant qu'il est en lui, & les mettre en sûreté ou sauve-garde, sur peine d'en répondre en son nom: mais par notre Ordonnance, dès que les Officiers de l'Amirauté sont rendus au lieu du naufrage, le sauvement & la sûreté des effets ne le regardent plus. V. le titre des naufrages.

Il a été parlé ci-dessus d'un navire marchand qui s'est mis sous l'escorte d'un vaisseau de guerre, & cela donne occasion de rapporter ici une décision intéressante de l'Ordonnance de la Hanse Teutonique, article 17, *si quelques navires*, est-il dit dans cet article, *sont compagnie entr'eux, ils seront obligés de de la tenir, & de s'attendre l'un l'autre, à peine de payer tout le dommage que les autres recevront de l'ennemi ou des pirates.*

C'est, dit Cleirac, ce qu'on appelle au levant, aller *de conserve* ou *à la flotte*, d'où résulte une obligation réciproque de se défendre & protéger l'un l'autre pendant le voyage. Cela paroît extrêmement juste.

En conséquence, il a été jugé au Parlement de Rennes, par Arrêt du mois

de Novembre 1655, cité par Hevin, qu'en pareil cas la ſurpriſe de quelques-uns des navires, les autres ayant fui, devoit être ſupporté par les autres, par contribution.

Dans l'eſpece, les capitaines & armateurs de 40 navires de Saint Malo, s'étoient aſſociés pour la pêche de la morue, avec promeſſe de ne point s'abandonner. Ils furent rencontrés par trois frégates Angloiſes : pluſieurs chercherent leur ſalut dans la fuite ; d'autres réſiſterent, & furent ſi maltraités, qu'ils perdirent l'occaſion de la pêche. Les propriétaires de ceux-ci ſe pourvurent pour obliger ceux des autres qui avoient fait une heureuſe pêche de contribuer à la perte, & l'Arrêt ordonna la contribution.

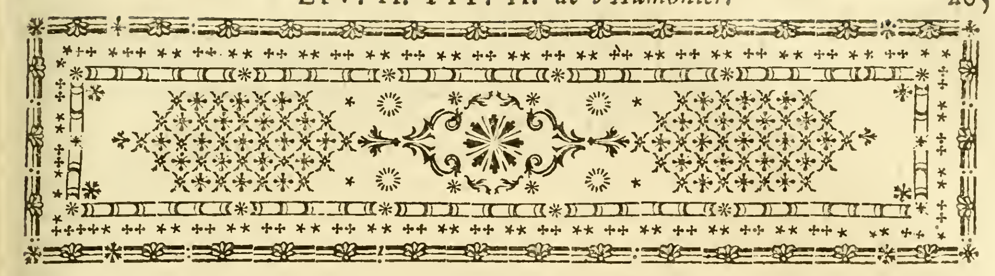
L'auteur dit que le motif de cette rigueur, fut ce ſemble d'obliger les ſujets du Roi à faire les derniers efforts pour ſoutenir la gloire de ſes armes : mais il s'eſt trompé. La déciſion ne peut avoir eu pour fondement que la convention pour l'aſſociation avec promeſſe de ne point s'abandonner, lequel contrat eſt licite & obligatoire ; de maniere même qu'on met au rang des dépenſes, dont l'indemnité eſt dûe, les frais de la guériſon des bleſſés. Grotius *de jure belli & pacis lib. 2°. cap. 12°. §. 25.*

De même, ſi deux ou pluſieurs navires s'aſſocient pour la pêche ou pour en partager également les profits ; & que l'un vienne à périr, ceux qui repréſentent les intéreſſés audit navire, ſont fondés à demander part dans la pêche des autres, de même que dans leurs filets & engins ; mais il ne pourront leur faire ſupporter la perte du navire. Article 28 des Jugemens d'Oleron ; ce qu'il faut entendre, ſauf ſtipulation contraire.

Il a auſſi été parlé ci-deſſus, de l'Ordonnance de 1689, qui oblige les capitaines des vaiſſeaux du Roi de combattre juſqu'à la derniere extrêmité, & qui leur eſt enjoint *de ſe laiſſer forcer l'épée à la main*, *même brûler*, plutôt que de ſe rendre. La même Ordonnance, livre 3, tit. premier, article 4, leur défend auſſi de ſaluer aucune place maritime ou fortereſſe étrangere, qu'ils ne ſoient aſſurés que le ſalut leur ſera rendu ; diſpoſition qui ſe rapporte à celle de l'article 23, de l'Ordonnance de Philippe II, Roi d'Eſpagne, du mois d'Octobre 1565, donnée à Bruxelles, portant défenſes d'abattre le principal pavillon chargé des armes royales, avec injonction de ſe défendre juſqu'à *ſe perdre plutôt.*

A ce ſujet, Loccenius, *de jure maritimo*, *lib. 3°. cap. 10°. in integrum*, diſcute ſavamment la queſtion, ſi un capitaine de navire pourroit en conſcience obéir à une loi qui lui ordonneroit de mettre le feu à ſon vaiſſeau, & de périr avec les ſiens, plutôt que de ſe rendre aux ennemis.

Si une queſtion de cette nature n'eſt pas du reſſort d'un juriſconſulte, on eſt du moins édifié de lui voir ſoutenir la négative avec fermeté. La raiſon qu'il en rend eſt ſans réplique, ſavoir que la loi divine doit l'emporter ſur toute loi humaine ; mais quel langage aujourd'hui ? Il n'eſt point de militaire qui n'adopte la déciſion de notre auteur, & il n'en eſt peut-être pas un ſeul qui oſât alléguer la raiſon qu'il en apporte. Servir Dieu & conſerver une réputation de bravoure, cela étoit bon autrefois ; mais on ne peut ſe le perſuader aujourd'hui, malgré l'exemple des Turennes, des Berwik, &c.



TITRE II.

DE L'AUMÔNIER.

IL y a des dangers ſur la terre comme ſur la mer ; mais ſur terre, les ſecours ſpirituels ſont preſque toujours à portée ; & c'eſt toute autre choſe ſur mer, par rapport aux vaiſſeaux où il n'y a pas d'Aumônier.

Il eſt vrai, comme l'obſerve Loccenius, *de jure maritimo, lib.* 2°. *cap.* 1°. n°. 5, que la providence ne manque pas aux navigateurs, & qu'à ce ſujet le navire eſt appellé *benedictum lignum* au ch. 14 de la ſageſſe, verſet 7 ; mais leur vie, trop ordinairement licentieuſe, les empêche de faire des réflexions ſalutaires ſur les périls qui les environnent, & par conſéquent n'eſt pas propre à attirer ſur eux les bénédictions du Seigneur.

A meſure que l'eſprit de religion s'affoiblit, pour faire place à une indifférence qui tient de la ſtupidité ſur le ſort de l'autre vie, il eſt beau de voir ce pieux Juriſconſulte rappeller aux gens de mer la vérité de la réſurrection des corps, & les exhorter à régler leurs mœurs, de maniere à pouvoir raiſonnablement mettre leur confiance en Dieu.

Etiam ſi verò, dit-il, *fiat eſca piſcium corpus, nihilominus æquè particeps erit reſurrectionis mortuorum & cœleſtis gloriæ in chriſto ſervatore deſcendens, atque alterius corpus in terrâ putreſcens, vermiumque cibus, de quo divina teſtimonia omni exceptione majora habemus. Servat omnia oſſa ejus, unum ex illis non frangitur. Pſalm. 34. V. 21, & apocal. 20 V. 13, reddidit mare mortuos quos habebat.* Belle leçon pour nos matérialiſtes.

Au même n°. 5, pag. 123, il dit encore, *non eſt dubitandum, quin, ſi navigationem recte inſtituentes, ſe Deo commendent, Deus illos tanquam in viâ ſuâ ambulantes, ſervaturus ſit..... aut ſi illis in mari pareundum ſit ſeriâ, delictorum pœnitudine ducti & Chriſti merito nixi, Deo animas ſuas commendent ; atque ſic in vocatione ſuâ beatè decedent, &c.*

Un autre auteur, Julius Ferretus, *de re navali lib.* 4°. n°. 20. *fol.* 49, *verſo*, exhorte en conſéquence ceux qui s'embarquent, après avoir oui la Meſſe du Saint-Eſprit, à adreſſer à Jeſus-Chriſt la priere ſuivante, à genoux avec un cœur pur & une foi vive. *Juſſiſti, Domine Jeſu Chriſte, diſcipulos tuos aſcendere naviculam, & pæcedere te transfretum : & tu, Domine, aſcendiſti naviculam & transfretaſti mare, & perveniſti in civitatem tuam. Ita digneris hanc claſſem tuam ſulvam fore & tutam, ut navem diſcipulorum tuorum, & petrum*

deambulantem in aquâ ſervaſti. Et placatus dominus, ajoute-t-il, *ſuccurret bonæ menti humilium precantium, & firmiter credentium, quorum preces exaudit & non contemnit Deus; & fides ſervat fideles rectè credentes, cujus meritum eſt credere id quod non videtur, & ſeparat fides, fideles ab infidelibus, &c.*

On trouve auſſi à la ſuite de la table des chapitres de la traduction du Conſulat, édition de 1577, l'oraiſon pour les navigateurs, en ces termes: *Deus qui tranſtuliſti patres noſtros per mare rubrum; & tranſvexiſti per aquam, nimiam laudem tui nominis decantantes, te ſuppliciter deprecamur ut in navi famulos tuos repulſis adverſitatibus, portu ſemper optabili, curſuque tranquillo tuearis: per Dominum noſtrum Jeſum Chriſtum Filium tuum, qui tecum vivit & regnat in ſæcula ſæculorum, amen.*

Et à la fin de cette compilation de loix maritimes, cette priere à St. Jean-Baptiſte, » ô Benoît, St. Jean-Baptiſte, veuille garder tous & chacuns les » mariniers & autres gens qui vont ſur mer, les veuille garder de déſortune, » & prier Dieu qui les veuille préſerver, *amen.* » Heureuſe ſimplicité de nos peres, qu'êtes-vous devenue!

C'eſt auſſi à deſſein de rappeller les navigateurs à des ſentimens de religion, & de leur faire faire des retours ſur eux-mêmes, que l'Egliſe a introduit dès les premiers temps, la cérémonie ſainte de bénir les navires, & qu'en ſe conformant à ſes intentions, Louis XIV, Prince auſſi grand par ſa piété que par ſes vertus héroïques, après avoir ordonné qu'il y auroit à l'avenir un Aumônier ſur chacun de ſes vaiſſeaux, impoſa de même l'obligation à tous les armateurs de navires deſtinés pour des voyages de long cours, d'avoir un Aumônier ſur chacun de leurs navires, comme il réſulte de l'article qui ſuit.

ARTICLE PREMIER.

DANS les navires qui feront des voyages de long cours, il y aura un Prêtre approuvé de ſon Evêque Diocéſain, ou de ſon Supérieur (s'il eſt Religieux) pour ſervir d'Aumônier.

UN Aumônier auroit aſſurément ſont utilité pour un vaiſſeau faiſant ſimplement le cabotage; mais comme cette ſorte de navigation eſt ordinairement aſſez courte; que d'ailleurs en cas de maladie dangereuſe de quelqu'un de l'équipage, il eſt aiſé de le mettre à terre pour lui procurer du ſoulagement, & que c'eſt par cette raiſon que dans la navigation au cabotage, on eſt diſpenſé de prendre un Chirurgien, *infrà* article premier, tit. 6; il n'eſt pas étonnant que l'obligation d'avoir un Aumônier comme un Chirurgien, ne regarde que les voyages de long cours.

Ces voyages au long cours ſont ſpécifiés & déterminés dans le titre des aſſurances ci-après article 59. Depuis cette Ordonnance, il en eſt intervenu quelques autres, dont les unes ont reſtreint, & d'autres ont étendu la diſpoſition du préſent article.

Par celle du 2 Juin 1694, il fut enjoint à tous propriétaires & capitaines de navires de 25 hommes d'équipage & au-deſſus, deſtinés pour les voyages de long cours, d'y embarquer un Aumônier, qui ſeroit payé ſur le pied de 30 liv. par mois, & auroit la table du capitaine, à peine contre les propriétaires & capitaines de 1500 liv. d'amende, dont les capitaines payeront le tiers, ſans en pouvoir être déchargés ſous quelque prétexte que ce fût. Mais ſur ce qu'il fut repréſenté, que les bâtimens ſur leſquels 25 hommes d'équipage ſuffiſoient, étoient trop petits pour que le ſervice divin s'y fît avec décence, & d'ailleurs que les profits que faiſoient ces bâtimens étoient trop peu conſidérables pour ſupporter la dépenſe d'un Aumônier, le Roi rendit une nouvelle Ordonnance le 2 Février 1701, qui reſtreignit l'obligation de prendre des Aumôniers aux navires de 30 hommes d'équipage & au-deſſus, & en diſpenſa ceux au-deſſous.

D'un autre côté, des Aumôniers ayant été jugés auſſi néceſſaires ſur les navires armés en courſe que ſur ceux deſtinés aux voyages de long cours, à cauſe des fréquens dangers de la courſe; par Ordonnance du 30 Août 1702, il fut réglé qu'il y auroit un Aumônier ſur chaque navire corſaire, étant du port de 100 tonneaux & au-deſſus, lequel Aumônier ſera approuvé conformément à ce qui eſt preſcrit par cet article pour les voyages de long cours; Ordonnance ſuivie d'une autre du 11 Mars 1705, qui étendit cette obligation à tout armateur de bâtiment corſaire d'un pont & demi, & de 60 hommes d'équipage, avec injonction d'y pratiquer un logement convenable pour l'Aumônier, de pourvoir à ſa ſubſiſtance & de lui payer les appointemens qui ſeroient réglés en cas de conteſtation, par les Officiers de l'Amirauté.

Pluſieurs armateurs & capitaines de navires ayant négligé de ſe conformer à ces Ordonnances, le Roi en renouvella l'exécution & donna ſes ordres pour les faire obſerver exactement à l'avenir, avec injonction aux Officiers de l'Amirauté d'y tenir la main. Lettre de M. de Pontchartrain, du 17 Juillet 1709. Aux termes de cette lettre il ſuffiſoit qu'il y eût 30 hommes d'équipage; mais depuis il eſt intervenu un nouveau Réglement du 5 Juin 1717, revêtu de Lettres-Patentes du 8 du même mois, par lequel l'obligation d'embarquer un Aumônier pour les voyages de long cours, a encore été reſtreinte aux vaiſſeaux dont les équipages ſeront de 40 hommes & au-deſſus, & l'amende modérée à 200 liv.

On ne peut prendre pour Aumônier qu'un Prêtre, à cauſe que ſes fonctions principales ſont, la confeſſion, l'adminiſtration des Sacremens & la célébration de la Meſſe. Si c'eſt un Prêtre ſéculier, il faut qu'il ſoit approuvé de ſon Evêque Diocéſain; & ſi c'eſt un Religieux, il a beſoin du conſentement de ſon ſupérieur, aux termes de notre article.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ étant informée que la plûpart des capitaines des vaiſſeaux qui font des voyages de long cours, & les propriétaires d'iceux négligent d'y embarquer des Aumôniers, ſous prétexte d'éviter une dépenſe qu'ils croyent inutile & préjudiciable à leurs intérêts

particuliers, quelque peu considérable qu'elle soit, & en même temps nécessaire par rapport aux secours spirituels, dont les équipages sont privés pendant un long temps, & qu'ils y soient excités par l'Ordonnance de la Marine de mil six cent quatre-vingt-un, qui regle les fonctions dont ces Aumôniers doivent être chargés. Sur quoi voulant pourvoir, Sa Majesté a ordonné & ordonne, veut & entend qu'il soit embarqué sur tous les vaisseaux qui iront aux voyages de long cours, entre lesquels seront réputés ceux des ports de Provence en levant, & ceux dans lesquels il faut passer le détroit de Gibraltar, dont les équipages seront au-dessus de vingt-cinq hommes, un Aumônier, Prêtre, ou Religieux approuvé par l'Évêque du Diocèse du port d'où ils partiront, pour administrer les Sacremens, & faire les fonctions prescrites par l'Ordonnance de mil six cent quatre-vingt-un, qui sera payé sur le pied de trente livres par mois, & aura la table du capitaine, à peine contre les propriétaires & capitaines des bâtimens, de quinze cens livres d'amende, dont les capitaines payeront le tiers sans en pouvoir être déchargés sous quelque prétexte que ce soit. Mande & ordonne Sa Majesté aux Officiers de l'Amirauté, & aux Commissaires établis pour les Classes dans les Villes maritimes, de tenir la main chacun en droit soi à l'exécution de la présente Ordonnance. FAIT à Versailles le deuxieme Juin mil six cent quatre-vingt-quatorze. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ a réglé par son Ordonnance du mois d'Août 1681, que dans les navires qui feront des voyages de long cours, il y auroit un Prêtre approuvé par son Evêque Diocésain, ou par son Supérieur, s'il est Religieux, pour servir d'Aumônier; mais étant informée que cela n'a pu être exécuté, & particulierement dans les mers du Ponant, à cause que parmi les vaisseaux qu'on y équipe pour ces sortes de voyages, il y en a plusieurs de petits sur lesquels le service divin ne se pourroit faire avec décence, & que d'ailleurs les profits des voyages de ces sortes de bâtimens, sont ordinairement si peu considérables, qu'ils ne pourroient supporter la dépense d'un Aumônier. A quoi ayant égard, & voulant néanmoins que ladite Ordonnance soit exécutée dans les cas où elle peut l'être: Sa Majesté a ordonné & ordonne, veut & entend qu'il soit embarqué sur tous les vaisseaux qui sont équipés dans les ports des côtes de Ponant, pour les voyages de long cours, dont les équipages seront de trente hommes, & au-dessus un Prêtre approuvé par son Evêque Diocésain ou de son Supérieur, s'il est Religieux, pour y servir d'Aumônier, administrer les Sacremens, & faire les fonctions prescrites par ladite Ordonnance de 1681. Enjoint Sa Majesté aux Officiers des Sieges de l'Amirauté ès mers de Ponant, & aux Commissaires établis pour les Classes, de tenir la main chacun en droit soi à l'exécution de la présente Ordonnance. FAIT à Versailles le 2 de Février 1701. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX. Et scellé.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ étant informée qu'on a négligé jusqu'à présent de mettre des Aumôniers sur la plûpart des vaisseaux que ses sujets arment pour faire la guerre à ses ennemis, ce qui prive les matelots & soldats, qui sont blessés dans les combats que ces vaisseaux rendent, des secours spirituels dont ils ont besoin; & voulant que le service divin soit fait aussi sur ces vaisseaux, en observant en même temps qu'ils soient tels, que ce service s'y puisse faire avec la décence convenable, Sa Majesté a ordonné & ordonne à tous ses sujets qui arment contre les ennemis de son Etat des vaisseaux du port de cent tonneaux & au-dessus, d'y faire embarquer des Aumôniers qui soient approuvés par l'Evêque Diocésain, ainsi qu'il est porté par l'Ordonnance de la Marine de l'année 1681, pour les vaisseaux qui vont au long cours. Mande & ordonne Sa Majesté à Monf. le Comte de Toulouse, Amiral de France, de tenir la main à l'observation de la présente Ordonnance, qui sera registrée,

lue, & publiée par-tout où besoin sera. Enjoint Sa Majesté aux Officiers de l'Amirauté d'y tenir la main en ce qui les concerne. FAIT à Marly le trentieme jour d'Août mil sept cent deux. *Signé* LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX. Et scellé.

ORDONNANCE DU ROI,

Pour obliger les corsaires de Dunkerque d'une certaine grandeur d'avoir à bord un Aumônier.

Du 11 Mars 1705.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ ayant été informée que les armateurs du port de Dunkerque, font difficulté de recevoir des Aumôniers sur les vaisseaux qu'ils font équiper pour la course, sous prétexte que la plûpart de ces navires sont trop petits, & que par conséquent il n'y a pas de logement pour eux; & voulant que les Ordonnances qu'elle a rendues sur ce qui regarde l'embarquement des Aumôniers soient exécutées, elle enjoint à tous les armateurs d'en faire recevoir sur tous les bâtimens qui auront un pont & demi & soixante hommes d'équipage, de pourvoir à leur logement & subsistance, & de leur payer les appointemens qui leur seront réglés par les Officiers de l'Amirauté, en cas de contestation. Mande & ordonne Sa Majesté à Mr. le Comte de Toulouse, Amiral de France, de tenir la main à l'exécution de la présente Ordonnance, & aux Officiers de l'Amirauté de la faire publier & afficher, afin que personne n'en prétende cause d'ignorance. Fait à Versailles le 11 Mars 1705. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX.

LETTRE

De Mr. de PONTCHARTRAIN, pour faire prendre des Aumôniers aux vaisseaux de trente hommes d'équipage & au-dessus.

Du 17 Juillet 1709.

MESSIEURS, le Roi a réglé par ses Ordonnances des 2 Février 1701, & 30 Août 1702, qu'il seroit embarqué des Aumôniers sur tous les vaisseaux qui feront des voyages de long cours, dont les équipages seront de trente hommes & au-dessus, & sur les navires de 100 tonneaux & au-dessus, qui seront armés pour courre sur les ennemis de l'Etat; cependant, Sa Majesté est informée que les propriétaires armateurs, & capitaines de ces navires ont négligé l'exécution de ces Ordonnances, de sorte que les matelots, soldats & ses autres sujets ont été privés des secours spirituels, elle m'a ordonné de renouveller ses ordres à cet égard pour les faire observer à l'avenir avec plus d'exactitude & de vous faire savoir, que son intention est que vous teniez la main à leur exécution avec tout le soin & toute l'attention possible dans l'étendue des ports de votre Jurisdiction. Informez-moi de ce que vous ferez. Je dois vous dire que Sa Majesté s'en prendra à vous de l'inexécution de ses ordres.

Je suis, Messieurs, Votre très-affectionné à vous servir, PONTCHARTRAIN.

A Versailles, le 17 Juillet 1709.

RÉGLEMENT,

Par lequel le Roi ordonne que tous les négocians qui feront équiper dans les ports du Royaume des Vaisseaux pour des voyages de long cours, dont les équipages seront de quarante hommes & au-dessus, seront obligés d'y embarquer des Aumôniers, à peine de deux cens livres d'amende.

SA MAJESTÉ ayant réglé par ses Ordonnances des mois d'Août 1681, 2 Juin 1694, premier Juin 1695, 2 Février 1701, & 30 Août 1702, les vaisseaux sur lesquels il doit être embarqué des Aumôniers, par rapport au nombre d'hommes dont les équipages sont composés, elle a été informée que les négocians se dispensent, sous différens prétextes, d'en mettre sur les vaisseaux qu'ils équipent dans les ports du Royaume pour des voyages de long cours, ce qui prive les équipages des secours spirituels; & voulant que le service divin soit fait à l'avenir sur lesdits navires, & en faciliter les moyens, Sa Majesté, de l'avis de Monsieur le Duc d'Orléans, son Oncle Régent, a réglé qu'il sera embarqué à l'avenir sur chacun des vaisseaux destinés pour des voyages de long cours, dont les équipages seront de quarante hommes & au-dessus, un Prêtre séculier ou régulier, approuvé par l'Evêque du Diocèse d'où lesdits navires partiront, pour servir d'Aumônier & faire les fonctions prescrites par l'Ordonnance du mois d'Août 1681, à peine contre les propriétaires desdits navires de payer deux cens livres d'amende.

Mande & ordonne Sa Majesté à Monf. le Comte de Toulouse, Amiral de France, de tenir la main à l'exécution du présent Réglement, de le faire publier, afficher & enrégistrer partout où besoin sera, & de donner les ordres nécessaires pour sa pleine & entiere exécution. Fait à Paris le cinquieme jour de Juin mil sept cent dix-sept. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX.

Registré, oui, & ce requérant le Procureur-Général du Roi, pour être exécuté selon sa forme & teneur, & copies collationnées envoyées aux Sieges de l'Amirauté du ressort, pour y être lues, publiées & registrées; enjoint aux Substituts du Procureur-Général du Roi d'y tenir la main, & d'en certifier la Cour dans un mois, suivant l'Arrêt de ce jour. A Paris en Parlement le sixieme jour d'Août mil sept cent dix-sept. Signé GILBERT.

LETTRES-PATENTES.

LOUIS par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre: A tous ceux qui ces présentes Lettres verront, Salut. Ayant été informé que les négocians qui font équiper des vaisseaux dans les ports du Royaume, se dispensent sous différens prétextes d'y embarquer des Aumôniers, ce qui prive les équipages des secours spirituels, & voulant que le service divin soit fait à l'avenir sur lesdits navires, nous avons fait un Réglement en date du 5 du présent mois de Juin, pour obliger lesdits négocians qui feront équiper des bâtimens pour des voyages de long cours, dont les équipages seront de quarante hommes & au-dessus, d'embarquer sur chacun un Prêtre approuvé par l'Evêque du Diocèse d'où lesdits navires partiront, pour servir d'Aumônier & faire les fonctions prescrites par l'Ordonnance du mois d'Août 1681, à peine de deux cens livres d'amende contre lesdits propriétaires; pour l'exécution duquel Réglement, nous avons jugé nécessaire de faire expédier nos Lettres-patentes, adressantes à nos Cours. A ces causes, de l'avis de notre très-cher & très-amé Oncle le Duc d'Orléans Régent, de notre très-cher & très-amé Cousin le Duc de Bourbon, de notre très-cher & très-amé Cousin le Prince de Conti, de notre très-cher & très-amé Oncle le Duc du Maine, de notre très-cher & très-amé Oncle le Comte de Toulouse, & autres Pairs de France, grands & notables personnages de notre Royaume, nous en confirmant ledit Réglement en date du 5 du présent mois de Juin, ci-attaché sous le Contre-Scel de notre Chancellerie, l'avons

autorifé & autorifons par ces préfentes fignées de notre main, voulons qu'il foit enrégiftré en nos Cours, & exécuté felon fa forme & teneur. Si donnons en mandement à nos amés & féaux Confeillers les gens tenans notre Cour de Parlement à Paris, que ces préfentes, enfemble ledit Réglement ils ayent à faire lire, publier & enrégiftrer, & le contenu garder & obferver felon leur forme & teneur, nonobftant tous Edits, Déclarations, Ordonnances, Arrêts, Réglemens, & autres chofes à ce contraires, aufquels Nous avons dérogé & dérogeons par cefdites préfentes, aux copies defquelles & dudit Réglement collationnées par l'un de nos amés & féaux Confeillers-Secrétaires, Voulons que foi foit ajoutée comme aux originaux : Car tel eft notre plaifir; en témoin de quoi nous avons fait mettre notre Scel à cefdites préfentes. Donné à Paris, le huitieme jour de Juin, l'an de grace mil fept cent dix-fept, & de notre regne le deuxieme. *Signé* LOUIS. Par le Roi, le Duc d'Orléans Régent préfent. PHELYPEAUX.

Regiftrées, oui, & ce requérant le Procureur-Général du Roi, pour être exécutées felon leur forme & teneur, & copies collationnées envoyées aux Sieges de l'Amirauté du reffort pour y être lues, publiées & regiftrées; enjoint aux Subftituts du Procureur-Général du Roi d'y tenir la main, & d'en certifier la Cour dans un mois, fuivant l'Arrêt de ce jour. A Paris en Parlement le fixieme d'Août mil fept cent dix-fept. Signé GILBERT.

ARTICLE II.

L'AUMÔNIER fera établi par le maître, du confentement des propriétaires catholiques, fans que ceux de la religion prétendue réformée puiffent opiner aux choix de l'Aumônier.

PUISQUE c'eft au maître ou capitaine à établir l'Aumônier, du confentement toutefois des propriétaires catholiques; mais fans confulter ceux de la religion prétendue réformée ; il eft évident que notre Ordonnance fuppofe que tout maître ou capitaine profeffe la religion catholique. En effet, quoique l'Edit de Nantes ne fût pas encore révoqué alors, il y avoit déjà long-temps que les prétendus réformés étoient déclarés déchus & exclus de toutes charges & fonctions publiques, au rang defquelles on ne peut fe difpenfer de mettre la faculté de commander un navire.

Depuis la révocation de cet Edit de Nantes, l'intention de Louis XIV, étoit donc encore mieux marquée à ce fujet; c'eft-à-dire, qu'il ne vouloit pas que fes vaiffeaux ni ceux de fes fujets fuffent commandés par d'autres que des catholiques. Cependant fous prétexte que depuis cette même époque, il n'y a plus dans le Royaume d'exercice public de la religion, que celui de la religion catholique; on s'eft tellement accoutumé à dire, malgré l'expérience contraire, que tous les fujets du Roi font catholiques, parce qu'il leur eft défendu de profeffer une autre religion; on s'eft, dis-je, tellement familiarifé avec cette idée, qu'infenfiblement on a cru pour l'avantage de la navigation, il convenoit de recevoir pour pilotes & capitaines, les gens de la religion prétendue réformée comme les catholiques.

Cependant les Officiers de l'Amirauté, toujours attachés aux regles & à l'obfervation des Ordonnances, ont continué long-temps de refufer d'admettre pour capitaines ou pilotes d'autres fujets que des catholiques, & cet ufage ils l'ont confervé jufqu'au 18 Avril 1717, que Mr. le Comte de Touloufe leur marqua, que l'intention de Mr. le Duc d'Orléans, Régent,

du Royaume, étoit que jusqu'à nouvel ordre, on n'exigeât plus des sujets qui se présenteroient pour être reçus maîtres ou pilotes, la preuve de la catholicité; ce qui a toujours été observé depuis, sur ce prétexte qu'il est de l'intérêt de l'Etat d'avoir des capitaines de navires & autres gens de mer autant qu'il se pourra. On en est venu même jusqu'à vouloir persuader que les religionnaires étant exclus des charges & offices, aussi-bien que des métiers en jurande, & par-là étant invités à se livrer entierement au commerce maritime, devoient être regardés comme la ressource la plus sûre pour le soutenir, & lui faire prendre chaque jour de nouveaux accroissemens.

Que ce soit là une fausse idée, plutôt qu'une vérité, ce n'est point ce que j'entreprends de discuter; j'observerai seulement que de cette trop facile condescendance qu'on a eue d'admettre pour pilotes & maîtres de navires, des religionnaires comme des catholiques, il en peut résulter que ces derniers trouvant difficilement à commander les navires des prétendus réformés, ou si l'on veut nouveaux convertis, se dégoûtent peu-à-peu d'une profession, où ils courent risque de manquer d'emploi; ce qui, comme trop capable d'écarter ceux des catholiques qui aspirent à la même profession, pourroit avec le temps faire laisser le champ libre aux religionnaires.

Seroit-il néanmoins de la bonne politique de remettre entre leurs mains toute la navigation & tout le commerce maritime du Royaume?

Quoiqu'il en soit, depuis que les religionnaires ont été admis pour capitaines de navires, il n'a presque plus été question d'Aumônier sur les vaisseaux. Et d'abord sur ceux des propriétaires de la religion prétendue réformée; cela est évident, même dans les cas où ils se sont servi de capitaines catholiques, parce qu'ils n'auroient pas voulu d'eux, si ceux-ci eussent demandé des Aumôniers.

L'Aumônier n'a donc pu être d'usage ensuite que sur les vaisseaux des catholiques; mais que ne peut pas la force du mauvais exemple, sur-tout lorsque l'intérêt s'en mêle? On a trouvé de l'épargne à se passer d'Aumônier; cela a suffi. Cependant la loi est toujours subsistante, & dès que l'équipage est de quarante hommes, le capitaine ne doit point être expédié s'il n'y a un Aumônier sur le navire, ou un certificat de Mr. l'Evêque ou de ses grands Vicaires, portant qu'il n'y a point de Prêtre libre dans le Diocèse pour servir d'Aumônier.

Le Commentateur a dit vrai, en observant que la disposition de notre article est devenue inutile depuis que la religion prétendue réformée n'est plus tolérée en France; mais ce n'est pas dans le sens qu'il l'a entendu.



ARTICLE

ARTICLE III.

IL célébrera la Meſſe, du moins les Fêtes & Dimanches, adminiſtrera les Sacremens à ceux du vaiſſeau, & fera tous les jours matin & ſoir la priere publique, où chacun ſera tenu d'aſſiſter, s'il n'a empêchement légitime.

QUELLE perte pour la religion & pour le ſalut éternel des gens qui meurent en mer, que la privation de ces ſecours ſpirituels ſur tant de vaiſſeaux employés aujourd'hui aux voyages de long cours? & l'on s'étonnera après cela du libertinage affreux qui regne parmi les gens de mer?

Ce n'eſt plus que ſur les vaiſſeaux du Roi, & ſur ceux de la Compagnie des Indes que le ſervice divin eſt célébré, & que les Sacremens ſont adminiſtrés. Dans les autres navires, tout ſe réduit à la priere publique du ſoir & du matin, & encore faut-il pour que cet exercice de religion ſe faſſe avec exactitude, que le capitaine ſoit un homme de bien rigoureuſement parlant, & non pas un honnête-homme ſelon le monde.

Les fonctions de l'Aumônier ſur les vaiſſeaux du Roi, déjà déterminées par le Réglement du 6 Octobre 1674, ont été confirmées & marquées encore plus en détail par l'Ordonnance du 15 Avril 1689.

L'article 2, tit. 9 de ce Réglement, porte que la Meſſe ſera dite ſur les vaiſſeaux tous les jours de Dimanches & de Fêtes, ſans exception, à moins que le mauvais temps ne l'empêche; & les autres jours auſſi ſouvent qu'il ſera poſſible. Il ajoute que les prieres ſe feront ſoir & matin aux lieux & heures accoutumées, l'aumônier les prononçant à haute voix, & l'équipage répondant à genoux. Ces diſpoſitions ſe retrouvent dans les articles 3 & 4, tit. 3, liv. 4 de ladite Ordonnance de 1689.

Ce qu'on n'y retrouve point, c'eſt celle de l'article 3 dudit Réglement, portant que ceux de la religion prétendue réformée, ſe retireroient vers le mât de miſaine pour y faire leurs prieres à voix baſſe ſans qu'il leur fût permis de chanter les pſeaumes, ni de faire aucun exercice public.

La raiſon pour laquelle cette diſpoſition n'a pas été renouvellée dans l'Ordonnance de 1689, eſt que dès-lors tout exercice de la religion prétendue réformée étoit aboli par la révocation de l'Edit de Nantes.

Ce que cette Ordonnance de 1689 a ajouté, concernant les fonctions de l'aumônier, le voici. Par l'article 5 du même titre, il eſt réglé que l'aumônier expliquera en François, au moins une fois la ſemaine, & le plus familiérement qu'il ſe pourra, ce qui aura été dit en latin, ſuivant l'uſage public & univerſel de l'Egliſe, afin que les matelots & les ſoldats ſoient bien inſtruits de ce qu'il demande à Dieu pour eux & de ce qu'ils répondent.

Les jours de Dimanches & de Fêtes, l'aumônier fera le catéchiſme, après en avoir pris l'ordre du capitaine, qui déterminera le lieu, l'heure & le nombre des gens qui y aſſiſteront. C'eſt ce qui eſt ordonné par l'article 6; & par l'article 8, que l'on ſonnera *l'Angelus* avant chaque repas, & que chacun dira la priere.

Aux termes de l'article 9, le St. Sacrement ne pourra être adminiſtré aux malades ſans en avertir l'Officier de garde ; & lorſque l'aumônier le portera, l'équipage ſera à genoux & la tête nue, à peine contre les contrevenans d'être mis trois jours aux fers & de retranchement de 20 ſols de leur ſolde.

Les articles 7 & 10 prononcent des peines contre les matelots & ſoldats qui, ſans cauſe légitime, manqueront d'aſſiſter à la Meſſe, aux prieres ou au catéchiſme, ou qui y commettront des indécences, & contre les blaſphémateurs.

L'aumônier aura ſoin de voir ſi la chapelle eſt en bon état, & la fera porter dans le vaiſſeau, auſſi-tôt que les lieux où elle doit être miſe ſeront diſpoſés pour cela. Article premier, tit. 12, liv. premier de ladite Ordonnance de 1689.

Il viſitera ſouvent & conſolera les malades ; aura un ſoin particulier de leur adminiſtrer les Sacremens, & rendra compte au capitaine de l'état auquel il les aura trouvés. Article 3.

Toutes ces diſpoſitions conviennent également aux vaiſſeaux marchands ſur leſquels il y aura des aumôniers; mais il y en a de particulieres pour les vaiſſeaux du Roi, dans les titres 9 & 10, liv. 20 de la même Ordonnance, concernant les aumôniers & miſſionnaires tirés des ſéminaires établis à cette fin dans les ports de Rochefort, Breſt & Toulon. On y trouve entre autres choſes, article 7 du titre 9, » l'obligation de prier Dieu pour la conſervation » du Roi, de la maiſon royale, & pour la proſpérité des armes de Sa » Majeſté, de réciter à cette intention tous les jours le pſeaume *Exaudiat*, » répétant trois fois le verſet, *Domine ſalvum fac regem*, & ajoutant l'oraiſon » *Pro rege.* » La philoſophie d'alors n'étoit pas raiſonneuſe comme celle d'aujourd'hui.

ARTICLE IV.

DEFENDONS, ſous peine de la vie, à tous propriétaires, marchands, paſſagers, mariniers & autres de quelque religion qu'ils ſoient, qui ſe trouveront dans les vaiſſeaux, d'apporter aucun trouble à l'exercice de la religion catholique; & leur enjoignons de porter honneur & révérence à l'aumônier, à peine de punition exemplaire.

QUOIQUE la diſpoſition de cet article n'ait point été rappellée dans l'Ordonnance de 1689, on ne doit pas moins la regarder comme ſubſiſtante dans toute ſa force. Si elle n'en a pas parlé au reſte, c'eſt qu'elle a ſuppoſé qu'après la révocation de l'Edit de Nantes, il ne pouvoit plus ſe trouver dans les vaiſſeaux, des gens qui profeſſaſſent d'autre religion que la catholique, & par conſéquent qui fuſſent capables d'apporter aucun trouble à l'exercice de la religion catholique, qui eſt la ſeule véritable.

Quant à l'injonction de porter honneur & révérence à l'aumônier, à peine

de punition exemplaire, elle est si naturelle & si convenable à l'honneur de la religion, que quand il n'y auroit pas de loi portée à ce sujet, on ne pourroit se dispenser de punir quiconque manqueroit de respect envers un homme, non-seulement revêtu du caractere vénérable de la prêtrise; mais encore exerçant dans le vaisseau, les fonctions privilégiées de curé & de pasteur des ames.

Et il ne faut point examiner, avec nos libertins esprits forts, si en rigueur la conduite de l'aumônier répond à la sainteté & à la dignité de son ministere. S'il manque de fidélité à ses devoirs, ce n'est point une raison pour s'oublier envers lui; il n'en est pas moins l'oing du Seigneur.







TITRE III.

DE L'ECRIVAIN.

IL n'eſt point parlé de l'écrivain dans les Us & Coutumes de la mer du Ponant, il en eſt ſeulement fait mention & très-ſuperficiellement dans les notes ſur le huitieme article des jugemens d'Oleron. Cela n'eſt pas étonnant, la navigation & le commerce maritime ayant alors des bornes ſi étroites.

Dans la ſuite la navigation s'étant accrue, & les cargaiſons des navires étant devenues plus conſidérables, il y a apparence que l'uſage de mettre des écrivains ſur les vaiſſeaux marchands, pour tenir des états des cargaiſons, agrêts, munitions, &c. ne s'établit que pour ſuppléer aux maîtres ou capitaines qui ne ſavoient pas écrire.

Ce qui le fait préſumer de la ſorte, c'eſt que l'uſage d'établir un écrivain ſur des navires marchands n'a jamais été univerſel, même du temps que cette Ordonnance a été faite, comme il réſulte de l'art. 11 du tit. du capitaine, & de l'art. 4 du tit. du jet, en ce que l'un dit, *ſi toutefois il y avoit un écrivain* & l'autre en parlant de l'écrivain, ajoute, *ou celui qui en ſera la fonction*, L'art. 6 du tit. du pilote dit encore, *au défaut de l'écrivain*, &c.

Quoiqu'il en ſoit, il y a long-temps qu'on ſe paſſe d'écrivain ſur les navires marchands, & que les fonctions ont été réunies à celles du maîtres ou capitaine. De ſorte qu'on ne voit plus d'écrivains que ſur les vaiſſeaux du Roi, ſur ceux de la Compagnie des Indes, & ſur les navires armés en courſe, excepté néanmoins la mer du Levant, où l'uſage s'en eſt conſervé ſur les navires allant commercer dans les Echelles. Il eſt beaucoup parlé des fonctions de l'écrivain dans le Conſulat, chap. 55, 56, 57 & 58.

ARTICLE PREMIER.

L'ECRIVAIN ſera tenu d'avoir un regiſtre ou journal, coté & paraphé en chaque page par le Lieutenant de l'Amirauté, ou par deux des principaux propriétaires du navire.

IL ne s'enſuit pas de ce qui vient d'être dit, que cet article & les autres de ce titre ſoient inutiles à préſent, ſoit parce que rien n'empêche un propriétaire de navire d'établir un écrivain ſur ſon vaiſſeau quand il le jugera à pro-

pos, auquel cas les articles de ce titre ferviront à en régler les fonctions à part; foit parce que le maître étant aujourd'hui fubrogé à l'écrivain, il eft naturel de lui attribuer en cette qualité, toutes les décifions portées au fujet de l'écrivain; à cela près qu'il n'eft point obligé d'avoir un regiftre ou journal féparé, aux termes de cet article, & qu'il lui fuffit de tenir avec ordre celui qu'il doit avoir par l'art. 10 du tit. qui le concerne, & dans la forme qui y eft prefcrite.

Il n'eft pas néceffaire non plus, qu'il prête ferment en qualité d'écrivain devant les officiers de l'Amirauté : ayant été reçu maître avec les formalités ufitées, il eft revêtu par-là du caractere public relativement à toutes fes fonctions dans le vaiffeau.

Les fonctions de l'écrivain fur les vaiffeaux du Roi, font réglées par le tit 11, livre premier de l'Ordonnnance de la marine du 15 Avril 1689, d'après l'art. 431 de l'Ordonnance du mois de Janvier 1629. Elles ont auffi été confirmées par une autre Ordonnance du 6 Janvier 1705, avec défenfes expreffes aux capitaines de maltraiter les écrivains ni de fait ni de paroles, fur peine de caffation.

ARTICLE II.

IL écrira dans fon regiftre les agrêts & apparaux, armes, munitions & vituailles du vaiffeau, les marchandifes qui feront chargées & déchargées, le nom des paffagers, le fret ou nolis par eux dû, le rôle des gens de l'équipage avec leurs gages & loyers, le nom de ceux qui décéderont dans le voyage, le jour de leur décès, & s'il eft poffible, la qualité de leur maladie & le genre de leur mort; les achats qui feront faits pour le navire depuis le départ, & généralement tout ce qui concernera la dépenfe du voyage.

TOUT le détail de cet article regarde donc le maître ou capitaine qui repréfente aujourd'hui l'écrivain.

Mais l'obligation d'écrire fur fon regiftre les agrêts & apparaux, armes, munitions & vituailles du vaiffeau, eft fuppléée ou remplacée maintenant par l'inventaire qu'on eft dans l'ufage de dreffer du tout, & dont il délivre un double au propriétaire ou à l'armateur du navire avec fa reconnoiffance au pied.

De même en ce qui concerne les marchandifes de la cargaifon, il figne un double de la facture générale du chargement, outre les connoiffemens particuliers qu'il délivre à tous les marchands chargeurs, dans lefquels connoiffemens le fret ou nolis eft réglé & fpécifié; ce qui n'empêche pas qu'il ne tranfcrive la facture fur fon regiftre.

Quant aux noms des paffagers & des gens de l'équipage avec leurs gages & loyers, ces objets font remplis au moyen du rôle d'équipage que le capitaine doit prendre au bureau des claffes, & dont il eft obligé de dépofer un double en bonne forme au greffe de l'Amirauté avant fon départ, comme il a été obfervé fur l'art. 10 du titre du capitaine.

Pour ce qui eft *du nom de ceux qui décéderont dans le voyage*, &c. comme

dans tous les temps le maître a toujours été chargé de rendre raiſon de toutes les perſonnes embarquées dans ſon navire ; l'obligation de conſtater le décès des morts l'a auſſi toujours regardé, quoiqu'il y eût un écrivain ſur le navire. A plus forte raiſon cette obligation eſt-elle devenue indiſpenſable pour lui depuis qu'il a été chargé des fonctions de l'écrivain.

On ſent en effet de quelle conſéquence il eſt de conſtater le décès des perſonnes pour l'intérêt des veuves, des enfans, des héritiers & des créanciers. C'eſt pour cela auſſi que le maître ou capitaine non-ſeulement eſt tenu d'écrire ſur ſon regiſtre ou journal, le nom de ceux qui décédent dans le voyage avec le jour de leur décès ; mais encore d'en faire ſa déclaration exacte, tant au bureau des claſſes, où l'on apoſtile les articles des perſonnes décédées, qu'au greffe de l'Amirauté à ſon retour, afin que ceux qui ont intérêt au décès puiſſent lever au greffe des extraits de cette déclaration, leſquels extraits font foi comme tenant lieu d'extraits mortuaires.

Enfin, pour ce qui regarde les achats faits pour le navire, &c. il n'y a pas là de nouvelle obligation impoſée au maître, en étant déjà chargé par l'art. 10 du tit. qui le concerne.

ARTICLE III.

IL y écrira pareillement toutes les délibérations qui ſeront priſes dans le navire, & le nom de ceux qui auront opiné ; leſquels il fera ſigner s'ils le peuvent, ſinon, il fera mention de l'empêchement.

IL a été obſervé ſur l'article 19 du même titre, qu'outre la précaution du capitaine d'écrire les délibérations ſur le regiſtre, l'uſage eſt de les dreſſer ſéparément par un procès-verbal, lequel doit contenir les noms de ceux qui auront opiné, être ſigné de ceux qui le ſavent ou qui le peuvent, ſinon qu'il doit être fait mention du refus ou de l'empêchement de ſigner. Il s'agit d'ajouter ici que ce procès-verbal, pour mériter une entiere créance ne doit être qu'une copie exacte, certifiée & atteſtée de celui qui a dû être couché ſur le regiſtre. En effet, s'il n'étoit pas porté ſur le regiſtre, on pourroit ſoupçonner aſſez légitimement qu'il auroit été dreſſé après coup ; ce qui ne s'eſt rencontré que trop ſouvent ; de ſorte qu'il faudroit alors bien peſer les circonſtances, ou plutôt il en faudroit qui fuſſent bien impoſantes pour faire ajouter foi à ces procès-verbaux iſolés, ſur feuilles volantes, dont on ne trouveroit pas le précis au moins, ſur le livre journal.



ARTICLE IV.

VEILLERA à la diſtribution & conſervation des vivres, & écrira ſur ſon regiſtre ce qui en ſera acheté pendant le voyage, & mis entre les mains du dépenſier, auquel il en fera rendre compte de huitaine en huitaine.

CECI a toujours regardé le maître plus particulierement encore que l'écrivain, qui néceſſairement devoit ſe conformer à ſes ordres, pour la diſtribution & l'œconomie des vivres. Son emploi en cette partie étoit de faire écriture de l'entrée & de la ſortie des vivres, & de ſe faire rendre compte par le dépenſier; du reſte il devoit ſe conformer aux volontés du capitaine, ſauf à celui-ci à rendre compte de ſa conduite.

ARTICLE V.

LUI donnons pouvoir de recevoir les teſtamens de ceux qui décéderont ſur le vaiſſeau pendant le voyage, de faire l'inventaire des biens par eux délaiſſés dans le navire, & d'y ſervir de Greffier aux procès criminels.

LE maitre, comme ſubrogé aujourd'hui à l'écrivain, a donc le droit & le pouvoir de recevoir, comme l'écrivain l'avoit, les teſtamens de ceux qui décédent dans le vaiſſeau pendant le voyage; ce qui s'entend auſſi-bien des paſſagers que des gens de l'équipage; & cela eſt juſte pour la conſolation des mourans, qu'il ſeroit dur de priver de la faculté de teſter. Pour les formalités & l'effet de cette ſorte de teſtament, V. ci-après le titre des teſtamens, &c.

A l'égard de l'inventaire des biens délaiſſés par les morts dans le vaiſſeau, non-ſeulement l'écrivain a le pouvoir de le faire aux termes de cet article; mais encore l'obligation lui en eſt expreſſément impoſée par l'article 4 du même titre des teſtamens, de même qu'à l'écrivain des vaiſſeaux du Roi par l'article 24, tit 2, liv. 8 de l'Ordonnance de 1689. Et comme le maître, qui indépendamment de cela, devoit dès-lors provoquer cet inventaire & demeuroit chargé & reſponſable des effets qui y étoient établis, a depuis ſuccédé à l'écrivain; il s'enſuit que quand il ne ſeroit pas ſurvenu de nouveau Réglement depuis l'Ordonnance, pour l'aſſujettir à faire lui-même l'inventaire de ceux qui meurent ſur le navire, il y ſeroit obligé de droit à défaut d'écrivains. Mais cette obligation eſt devenue encore plus étroite pour lui, au moyen du Réglement du 23 Août 1739 dont il ſera parlé dans la ſuite, tant ſur ledit art. 4 que ſur les 5 & 7 du même titre des teſtamens.

Pour ce qui eſt des fonctions de greffier que l'écrivain devoit faire ſur le vaiſſeau dans les procès criminels, il n'en eſt plus queſtion; & le maître ne lui a pas ſuccédé en cette partie, n'étant pas naturel d'exiger une procédure en regle ſur les navires marchands, comme il a été obſervé ſur l'art. 23 du tit. du capitaine.

ARTICLE VI.

LE regiſtre de l'écrivain fera foi en Juſtice ; lui défendons, ſous peine de la vie, d'y écrire *choſe contraire à la vérité.*

AFIN que le regiſtre de l'écrivain faſſe foi, il faut du moins qu'il ait prêté le ſerment accoutumé en juſtice. Conſulat, chap. 55 ou 57 ; Statut de Marſeille page 471, 473. *Caſa regis diſc.* 10, n. 26 & 27; Targa, pag. 49, n. 2.

En quoi le maître quoique ſubrogé à l'écrivain en differe, c'eſt que ſon regiſtre ne fait pas foi par lui-même contre un tiers; il faut que les choſes qu'il y atteſte ſoient certifiées par les principaux de ſon équipage, ou par un procès-verbal en forme qui y ſoit relatif; ou enfin qu'il faſſe une déclaration en conformité au greffe de l'Amirauté, laquelle déclaration ſoit auſſi atteſtée, par la dépoſition des gens de ſon équipage de la maniere indiquée ſur les articles 7 & 8, tit. 10 du liv. premier.

Par la même raiſon que ſon regiſtre ſeul ne fait pas foi, s'il y écrivoit *choſe contraire à la vérité*, il ſeroit difficile de le condamner à mort pour cette fauſſeté; mais ſûrement ſi l'objet étoit de conſéquence, il ſeroit ſujet à peine afflictive, ſur-tout s'il avoit eu la témérité d'affirmer ou de faire certifier les mêmes faits reconnus faux dans la ſuite.

ARTICLE VII.

LES connoiſſemens que l'écrivain ſignera pour ſes parens, ſeront paraphés en pays étranger par le Conſul, & en France par l'un des principaux propriétaires du navire, à peine de nullité.

CET article donneroit lieu de préſumer, que s'il y avoit un écrivain ſur le navire qui ſignât les connoiſſemens, le maître ne ſeroit pas reſponſable des marchandiſes énoncées dans ſes connoiſſemens, puiſqu'il n'eſt pas dit ici que les connoiſſemens que l'écrivain ſignera pour ſes parens ſeront paraphés du maître ; cependant cette préſomption n'eſt pas compatible avec la diſpoſition des articles 9 & 27, tit. du capitaine, & de l'art. 5 tit. des connoiſſemens, aux termes deſquels le maître eſt reſponſable de toutes les marchandiſes chargées dans ſon navire.

Quoiqu'il en ſoit, comme l'écrivain ne devroit ſûrement pas répondre des marchandiſes, il ne ſeroit pas naturel que les connoiſſemens qu'il pourroit ſigner en faveur de ſes parens, au dégré marqué par l'Ordonnance pour les récuſations, fiſſent foi, ſans les formalités preſcrites par cet article, ou ſans la reconnoiſſance du maître ou capitaine.

Mais aujourd'hui que le maître eſt auſſi l'écrivain, ſavoir s'il peut ſigner des connoiſſemens pour ſes parens au dégré dont il s'agit, à l'effet d'engager les propriétaires du navire, ou de faire foi, ſoit en cas de jet pour la contribution, ſoit en cas de naufrage contre les aſſureurs ?

Le

La premiere queſtion ne peut être intéreſſante que dans l'hypothèſe de l'inſolvabilité du capitaine, attendu que c'eſt à lui à faire bon des marchandiſes dont il s'eſt chargé par connoiſſement, & de garantir les propriétaires de toutes les pourſuites qui pourroient être exercées contr'eux à l'occaſion de ſes connoiſſemens.

Mais enfin, de maniere ou d'autre, le connoiſſement du capitaine en faveur d'un de ſes parens, ne doit pas faire foi ni donner aucune action contre les propriétaires du navire, à défaut de paraphe aux termes de cette article; à moins en tout cas qu'il n'y eût preuve par ailleurs, ou par témoins non-ſuſpects de la réalité du chargement. Le parent porteur du connoiſſement, devroit s'imputer de n'avoir pas pris ſes précautions pour lui donner un dégré de certitude, capable de raſſurer contre tout ſoupçon de colluſion entre lui & le capitaine.

Pour ce qui eſt de la ſeconde queſtion, le connoiſſement ne fera pas plus foi par lui-même en cas de jet; mais la preuve ſupplétive du chargement ſera admiſe, & il n'en faudra pas même d'autre que celle du jet, ſi l'état des marchandiſes jettées ſe trouve conforme au connoiſſement; car pour être en état de demander la contribution à la perte des effets jettés, il n'eſt pas eſſentiel abſolument de juſtifier le chargement par un connoiſſement juridique V. *infrà* article 12, liv. 3, tit. 8 du jet. Ce ſont les circonſtances qui doivent décider en pareil cas.

De même en cas de naufrage, la preuve ſupplétive ſera admiſſible contre les aſſureurs, pour diſſiper le ſoupçon que fait naître l'objet de la parenté.

ARTICLE VIII.

L'ECRIVAIN ne pourra quitter le vaiſſeau que le voyage entrepris n'ait été achevé; à peine de perte de ſes gages & d'amende arbitraire.

IL eſt plus aiſé de remplacer un écrivain, lorſqu'on veut en avoit un, qu'un maître ou capitaine; ainſi il n'eſt pas étonnant que la peine de l'écrivain qui quitte le navire avant que le voyage ſoit achevé, ſoit bornée à la perte de ſes gages & à une amende arbitraire, tandis que le maître qui refuſe d'accomplir ſon engagement, eſt tenu de tous les dommages & intérêts des propriétaires & marchands, & peut même, ſuivant les circonſtances, être pourſuivi à l'extraordinaire ſuivant l'article 21 du titre du capitaine.



ARTICLE IX.

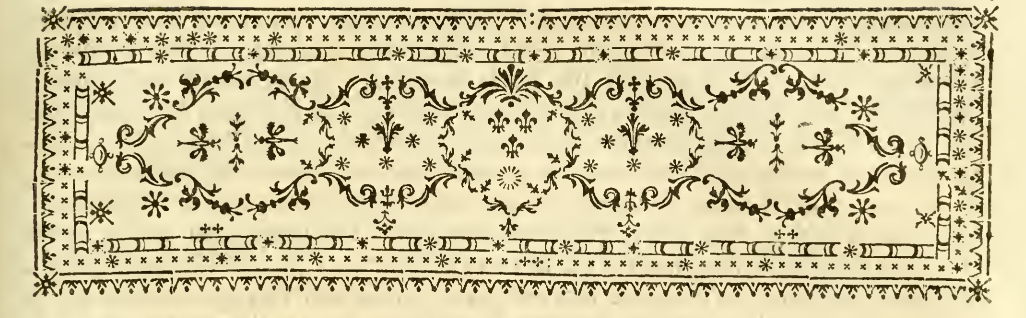
VINGT-QUATRE heures après le voyage fini, il ſera tenu de mettre au Greffe de l'Amirauté les minutes des inventaires, informations & teſtamens faits dans le voyage, à quoi il pourra être contraint par corps.

COMME le maître, dans les 24 heures de ſon arrivée, eſt tenu de faire ſon rapport au Greffe de l'Amirauté, de la maniere preſcrite par les articles 4 & 5, du titre des congés & rapports qui eſt le 10 du livre premier, il remplit en même-temps l'obligation impoſée à l'écrivain par cet article, qui eſt de remettre au Greffe les minutes des inventaires & teſtamens des perſonnes décédées dans le voyage, de laquelle remiſe il lui eſt donné acte pour ſa décharge.

S'il y manquoit, il ſeroit pourſuivi à la Requête du Procureur du Roi, qui l'y feroit condamner par corps, & le contraindroit en conſéquence, aux termes de cet article, comme repréſentant l'écrivain dont il y eſt queſtion; à joindre que toutes les obligations du maître envers l'Amirauté & le public, emportent contre lui la contrainte par corps.

Pour ce qui eſt des informations, il n'eſt plus d'uſage qu'il s'en faſſe à bord, comme il a été obſervé, tant ſur l'article 5 ci-deſſus, que ſur le 23 du titre du capitaine. Mais ſi le maître ayant arrêté un coupable, pour le faire punir, en eût fait une, & qu'il ſe fût ſaiſi de quelques pieces de conviction, il ſeroit tenu ſans difficulté, en déférant le criminel aux Juges de l'Amirauté, de dépoſer à leur Greffe l'information avec les pieces de conviction, dont il ſera dreſſé procès-verbal pour valoir & ſervir au Jugement du procès ce qu'il appartiendroit.





TITRE IV.

DU PILOTE.

IL y a deux ſortes de pilotes : le pilote hauturier pour la navigation en pleine mer & au long cours, & le pilote côtier, autrement appellé locman ou lamaneur, pour la navigation de port en ports & le long des côtes.

Le pilote hauturier doit joindre la pratique à la théorie. La théorie lui donne les connoiſſances néceſſaires pour prendre hauteur en mer, & faire les opérations convenables pour la ſûreteté de la navigation ; & la pratique lui apprend à faire une juſte application des régles.

A l'égard du pilote côtier, tout ce qu'on exige de lui, c'eſt qu'à la ſcience de la manœuvre, il joigne la connoiſſance des côtes, des courans & des dangers qu'il y a à éviter près des côtes.

Le pilote hauturier, dont il eſt ici queſtion uniquement, eſt un homme de mer, qui, aprés avoir appris ſous un maître d'hydrographie l'art de la navigation, en faiſant uſage de l'arbalête, de l'aſtrolable & des autres inſtrumens convenables à cette ſcience, & après avoir mis les regles en pratique, a été trouvé capable de conduire un navire pour les voyages les plus long.

Sa fonction eſt de commander à la route, ſuivant l'article 3 ci-après.

Les pilotes de cette qualité ſont ſi néceſſaires, qu'on ne ſauroit trop veiller à prévenir l'inconvénient d'en manquer. Il y a un peu plus de trente ans qu'on s'apperçut à la Rochelle, qu'il n'y en avoit pas une quantité ſuffiſante : pour y remédier, il intervint une Ordonnance particuliere pour ce port en date du 27 Février 1719, par laquelle il fut enjoint, ſur peine de cent livres d'amende, à tous les négocians qui armeroit à l'avenir des navires de cent tonneaux & au-deſſus pour le long cours, de prendre dans le nombre de leur équipage, un des apprentifs inſtruits au pilotage, pour faire les fonctions de pilotin aux mêmes gages & conditions du dernier des matelots.

A cet effet, il fut ordonné qu'à la fin de chaque année il ſeroit dreſſé par les officiers de l'Amirauté une liſte des jeunes gens qui auroient fréquenté

affidument l'école de la navigation ; fur laquelle lifte, qui feroit affichée dans le lieu le plus apparent du Greffe, le Greffier aura foin de marquer en marge ceux qui feroient à la mer & fur quels vaiffeaux ils feroient embarqués ; Sa Majefté voulant au furplus, qu'aucun defdits pilotins ne pût être employé fur cette lifte qu'en rapportant un certificat du maître d'hydrographie, contenant qu'il avoit affez de théorie pour fervir utilement fur les vaiffeaux, & qu'autant qu'il feroit pourvu des uftenfiles néceffaires à fon art. En conféquence il n'y a que ceux qui font employés fur cette lifte qui peuvent être pris pour pilotins ; mais il eft libre aux armateurs de choifir parmi eux, & rien n'empêche qu'ils ne fe fervent pour un fecond voyage de ceux qu'ils auront pris pour le premier, fuivant la décifion de Mr. l'Amiral & de M. le Comte de Maurepas, des 8 & 10 Août 1724 : après quoi ces pilotins doivent être rayés de la lifte, à l'effet de pouvoir être employés en qualité d'aides pilotes, étant choifis à cette fin par quelque armateur ou capitaine.

Depuis il a été rendu une nouvelle Ordonnance fur le même fujet, en date du 6 Février 1725, par laquelle le Roi, veut & entend que lefdits apprentifs ne foient employés à l'avenir fur la lifte, qu'après avoir étudié fix mois chez le maître d'hydrographie, & qu'après avoir rapporté de lui un certificat de leur capacité ; comme auffi qu'ils ne puiffent être rayés de la lifte qu'après y avoir été infcrits pendant deux années, & avoir fait deux campagnes. Il leur eft enjoint de fréquenter l'école d'hydrographie pendant lefdites deux années, durant tout le temps qu'ils ne feront pas à la mer : veut en outre Sa Majefté, que les armateurs puiffent choifir parmi les apprentifs, ceux qu'ils jugeront à propos, fans être obligés de les prendre à tour de rôle, & qu'au furplus la précédente Ordonnance du 27 Février 1719, foit exécutée felon fa forme & teneur.

ORDONNANCE DU ROI,

Portant que les Négocians de la Rochelle, feront obligés de prendre dans le nombre de l'équipage des vaiffeaux qu'ils armeront, un jeune homme inftruit au pilotage pour faire les fonctions de pilotin.

Du 27 Février 1719.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTE' étant informée que par les foins des officiers de l'Amirauté de la Rochelle, un grand nombre de jeunes gens de cette ville s'appliquent au pilotage, pour fe rendre capables de fervir fur les vaiffeaux, ce qui fera dans la fuite très-utile au commerce, parce que les négocians ne feront plus obligés de faire venir des pilotes des autres ports éloignés ; & Sa Majefté eftimant néceffaire de procurer à ceux qui s'attachent à la navigation les moyens de s'y perfectionner ; elle a ordonné & ordonne, veut & entend, de l'avis de Monfieur le Duc d'Orléans Régent, que tous les négocians qui armeront & feront équiper à l'avenir des vaiffeaux à la Rochelle, de cent tonneaux & au-deffus, pour les pays fitués dans les mers d'Europe, ou pour aller aux Ifles Françoifes de l'Amérique & autres voyages de long cours, foient obligés, à peine de cent livres d'amende, de prendre dans le nombre de leur équipage un

deſdits apprentifs inſtruit au pilotage, pour faire les fonctions de pilotin, aux mêmes gages & conditions du dernier matelot, dont ils feront pareillement le ſervice dans leſdits vaiſſeaux ; l'intention de Sa Majeſté étant qu'il ſoit dreſſé à la fin de chaque année par les Officiers de l'Amirauté, une liſte des jeunes gens qui auront fréquenté aſſidument les études de navigation, qu'elle ſoit affichée dans le lieu le plus apparent du Greffe, & que le Greffier ait ſoin de marquer en marge ceux qui ſeront à la mer, & ſur quel vaiſſeau ils ſeront embarqués. Veut Sa Majeſté qu'aucun deſdits pilotins ne puiſſent être employé ſur cette liſte qu'en rapportant un certificat du maître d'hydrographie, contenant qu'il aura aſſez de théorie pour ſervir utilement ſur leſdits vaiſſeaux, qu'il ſera pourvu des uſtenſiles néceſſaires à ſon art. Mande & ordonne Sa Majeſté à Monſ. le Comte de Toulouſe, Amiral de France, de tenir la main à l'exécution du préſent ordre. Fait A Paris le vingt-ſeptieme jour de Février mil ſept cent dix-neuf. *Signé* LOUIS. *Et plus bas*, FLEURIAU.

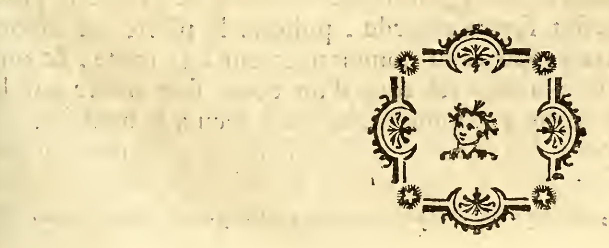
ORDONNANCE DU ROI,

Au ſujet des jeunes gens de la Rochelle, qui s'appliquent au pilotage.

Du 6 Février 1725.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ étant informée qu'en exécution de ſon Ordonnance du 27 Février 1719, au ſujet des jeunes gens de la ville de la Rochelle, qui s'appliquent au pilotage pour ſe rendre capables de ſervir ſur les vaiſſeaux, afin d'éviter aux négocians de faire venir des pilotes des autres ports éloignés ; le nombre de ces jeunes gens s'eſt multiplié, en ſorte qu'il excede de beaucoup la quantité néceſſaire pour en embarquer un ſur chaque vaiſſeau, conformément à ladite Ordonnance, ce qui diminue le nombre des matelots : à quoi Sa Majeſté voulant remédier, en facilitant de plus en plus le commerce des négocians de ladite ville de la Rochelle, & favoriſer en même-temps les jeunes gens qui s'y appliquent à la navigation ; elle a ordonné & ordonne que leſdits apprentifs ne ſeront employés ſur ladite liſte, qu'après avoir étudié ſix mois chez le maître d'hydrographie, & avoir bien & duement juſtifié leur capacité, par un certificat dudit maître d'hydrographie, & qu'il ne pourront être rayés de ladite liſte, qu'après y avoir été inſcrits pendant deux années, & avoir fait deux campagnes. Entend Sa Majeſté, que leſdits apprentifs fréquentent leſdits écoles d'hydrographie, pendant leſdites deux années, durant tout le temps qu'ils ne ſeront point à la mer. Veut Sa Majeſté que les négocians de ladite ville de la Rochelle, puiſſent choiſir tels de ces apprentifs qu'ils voudront pour embarquer ſur leurs vaiſſeaux, ſans être tenus de les prendre à tour de rôle ; & qu'au ſurplus ladite Ordonnance du 27 Février 1719, ſoit exécutée ſelon ſa forme & teneur. Mande & ordonne Sa Majeſté à Monſ. le Comte de Toulouſe, Amiral de France, de tenir la main à l'exécution de la préſente Ordonnance ; enjoint aux Officiers de l'Amirauté de la Rochelle, de l'exécuter, & de la faire publier & regiſtrer par-tout où beſoin ſera. Fait à Marly le ſix Février mil ſept cent vingt-cinq. *Signé* LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX.



ARTICLE PREMIER.

AUCUN ne ſera reçu pilote & n'en pourra faire les fonctions, qu'il n'ait fait pluſieurs voyages en mer, & qu'il n'ait été examiné ſur le fait de la navigation, & trouvé capable & expérimenté par le profeſſeur d'hydrographie, deux anciens pilotes, & deux maîtres de navires, en préſence des Officiers de l'Amirauté.

L'Emploi du pilote eſt trop important pour être confié à un homme ſur l'expérience duquel on ne pourroit pas compter; c'eſt pourquoi cet article veut qu'aucun ne ſoit reçu pilote & ne puiſſe en faire les fonctions qu'il n'ait fait pluſieurs voyages en mer, & qu'il n'ait été trouvé capable & expérimenté, après avoir été examiné ſur le fait de la navigation par le profeſſeur d'hydrographie, deux anciens pilotes, & deux maîtres de navire, en préſence des Officiers de l'Amirauté.

Les autres conditions preſcrites, depuis cette Ordonnance, pour la réception des maîtres & capitaines, dont l'expoſition a été faite ci-deſſus, article premier du capitaine, ont auſſi été déclarées communes aux pilotes; au moyen de quoi pour être reçu pilote, auſſi-bien que pour être reçu capitaine, il faut que le ſujet ſoit agé de 25 ans accomplis, & qu'outre les voyages requis ſur les vaiſſeaux marchands, il ait fait deux campagnes de trois mois au moins chacune ſur les vaiſſeaux de Sa Majeſté, ſuivant l'Ordonnance particuliere du 3 Octobre 1683, confirmée tant par autre du 27 Janvier 1688, que par l'article 11, liv. 8, tit. premier de l'Ordonnance du 15 Avril 1689, & par l'article premier, tit. 2 du Réglement du 15 Août 1725, qui après l'Ordonnance du 12 Décembre 1724, a rétabli cette formalité ou condition, qui avoit été ſuſpendue par Ordonnance du 27 Mai 1716; le tout ſi le Roi ne lui a accordé diſpenſe, comme il a été obſervé au ſujet du maître ou capitaine.

De ſorte que les formalités & les conditions ſont abſolument les mêmes pour la réception du pilote & du maître, avec cette ſeule différence qu'il faut au maître 5 ans de navigation ſur les navires marchands, & que pour le pilote, il ſuffit qu'il ait fait un certain nombre de voyages.

Je dis qu'il ſuffit qu'il ait fait ſur les navires marchands un certain nombre de voyages, afin que par abus de ces mots pluſieurs voyages, on n'aille pas s'imaginer que le pilote, ſous prétexte qu'il eſt conducteur du navire, doit avoir au moins autant d'années de navigation que le maître & peut-être plus.

Cette interprétation en effet ſeroit abſurde, puiſque le pilote eſt ſubordonné au maître, même par rapport au commandement à la route, & que le maître, quoiqu'il puiſſe être admis tel tout d'un coup ſans paſſer par le dégré de pilote, eſt néceſſairement reconnu pilote étant reçu à la maîtriſe.

Mais ce qui leve tout doute à cet égard, c'eſt l'article 4 du titre du capitaine qui porte, *que celui qui aura éte reçu pilote, & qui aura navigé en cette qualité pendant deux années, pourra être établi maître, ſans ſubir aucun examen.*

La qualité de pilote, considérée séparément, n'est donc qu'un degré pour monter à la maîtrise; par conséquent on peut-être reçu pilote avec moins d'années de navigation qu'il n'en faut au maître; & voilà pourquoi cette Ordonnance, celle de 1689, & le Réglement de 1725, n'exigent les 5 ans de navigation que par rapport au maître; & qu'à l'égard du pilote il est requis seulement qu'il ait fait plusieurs voyages en mer, outre les deux voyages tout de même, sur les vaisseaux du Roi.

Mais tout n'est pas décidé par-là, & il reste encore à savoir, comment il faut entendre ces mots, *plusieurs voyages;* car il ne faut pas s'arrêter à l'avis du Commentateur qui est que deux voyages suffisent sans exiger même que ce soit au long cours.

Au commencement de mon exercice en 1736, il n'y avoit encore rien de déterminé sur cela en ce Siege. La difficulté s'étant présentée, je pensai en conséquence de l'article 4 du tit. du capitaine, renouvellé par l'article 3, tit. 2 du Réglement de 1725, qu'il suffisoit de 3 ans de navigation, pour être reçu pilote, attendu qu'après deux autres années de navigation, le pilote auroit les 5 années requises pour commander en qualité de maître ou capitaine. Mais comme cet avis éprouvoit quelque contradiction, je pris la liberté de consulter sur ce point M. le Comte de Maurepas. Ce grand Ministre qui s'est toujours autant distingué par son affabilité que par l'étendue de ses lumieres, la profondeur de ses vues & sublimité de ses talens, voulut bien m'honorer d'une lettre en réponse, en date du 20 Novembre; & sa décision qui a servi de regle depuis, fut que 3 ans suffisoient; même trois voyages de long cours, quoiqu'ils ne composassent pas trois ans complets de navigation. Cette décision au reste prouve que le Commentateur s'est mépris & contredit tout-à-la-fois, en citant une Déclaration du Roi du 3 Octobre 1683, par laquel il prétend qu'il a été réglé que le pilote doit avoir navigé durant cinq ans comme le maître. En effet ce qu'il appelle Déclaration, c'est l'Ordonnance de même date ci-dessus citée sur l'article premier, tit. du capitaine, laquelle Ordonnance par rapport aux cinq ans ne parle que du maître & ne regarde le pilote que pour l'assujettir comme l'autre, au service sur les vaisseaux du Roi pendant deux campagnes, avant de pouvoir être reçu.

Par une seconde lettre du 11 Décembre de la même année, il fut décidé aussi par M. de Maurepas, qu'on pouvoit être reçu après 5 ans de navigation, maître & pilote tout-à-la-fois, sans qu'il fût nécessaire de passer d'abord par le dégré de pilote, pour ne pouvoir ensuite être déclaré maître qu'après deux autres années de navigation, à cause que l'Ordonnance n'exige absolument que cinq ans de navigation, outre les deux campagnes sur les vaisseaux du Roi.

A cela près donc, que pour être reçu pilote il n'est pas besoin de cinq ans de navigation, mais seulement de trois voyages au long cours, tout est égal pour sa réception & pour celle du maître. Aussi son examen est-il absolument semblable. A prendre même cet article à la lettre, il sembleroit que celui du pilote seroit plus rigoureux & plus solemnel que celui du maître, puisque l'examen du pilote doit être fait par deux anciens pilotes & deux maîtres de navires, outre le professeur d'hydrographie, tandis que dans l'article premier, tit. du capitaine, il n'est parlé que de deux anciens maîtres avec le professeur

d'hydrographie pour l'examen de l'aspirant à la maîtrise. Mais quoique ces dispositions soient répétées *in terminis* dans le Réglement de 1725, la raison veut que l'examen du maître ne le céde en rien à celui du pilote. Et c'est pour cela que l'usage s'est introduit d'appeller quatre anciens capitaines à l'examen & réception du maître, comme on appelle pour le pilote deux anciens pilotes & deux maîtres, la présomption étant toute naturelle, que l'esprit de l'Ordonnance est qu'il ait pour le moins autant de formalités pour la réception du supérieur que pour celle de l'inférieur. Et quand je donne au maître la qualité de supérieur, j'entends qu'il est censé l'être du côté des lumieres & de l'expérience, comme il l'est en effet par rapport au droit de commander.

Il ne s'ensuit pas delà néanmoins que le Commentateur ait eu raison d'appeller le pilote, le premier matelot du navire qui commande à la route. S'il est permis de lui donner le nom de matelot, ce n'est que dans ce sens qu'on appelle dans le langage familier, bon ou excellent matelot, un capitaine de navire dont on entend relever le mérite. A cela près le titre de matelot ne convient nullement au pilote, puisque de droit il est la seconde personne du navire, & que quoiqu'on lui donne d'autres supérieurs que le maître, il n'est pas moins du nombre des officiers majors, au-dessus par conséquent de tous les officiers mariniers.

ARTICLE II.

CELUI qui voudra se faire recevoir pilote, sera tenu, pour prouver ses voyages en mer, d'en représenter les journeaux lors de son examen.

SANS doute que celui qui veut se faire recevoir pilote doit produire aux officiers de l'Amirauté la preuve des voyages qu'il a faits en mer, en nombre suffisant pour être admis; mais cette preuve ne réside plus dans ses journaux de navigation, elle se tire uniquement des certificats des commissaires aux classes des départemens où les navires sur lesquels il a navigé, ont été armés & & désarmés.

La représentation de ses journaux lors de son examen seroit donc inutile aujourd'hui, & tout ce que dit le Commentateur à ce sujet n'est qu'un jeu d'imagination. Qu'il produise ses journaux s'il en a, au Professeur d'hydrographie, à la bonne heure; mais qu'il les produise ou non, il n'en doit pas moins subir l'examen en regle, tant de la part du Professeur d'hydrographie, pour la théorie de la navigation, que de la part des maîtres & pilotes pour la pratique & la manœuvre; le tout de la maniere qu'il a été observé, qu'on en use à l'égard du maître ou capitaine.

Au reste les Officiers de l'Amirauté, qui ne peuvent recevoir maîtres ou capitaines que les mariniers habitués dans l'étendue de leur jurisdiction, doivent observer la même regle à l'égard des pilotes de toute espece. Art. 12, tit. 1, liv. 8 de l'Ordonnance de 1689. V. *suprà* l'art. 1, tit. du capitaine, & *infrà* l'art. 2, tit. des pilotes lamaneurs.

ARTICLE

ARTICLE III.

LE Pilote commandera à la route & se fournira de cartes, routiers, arbalêtes, astrolabes & de tous les livres & instrumens nécessaires à son art.

PUISQUE c'est le Pilote qui est chargé de la direction de la route du navire, il est tout naturel qu'il se fournisse de cartes, routiers, arbalêtes, astrolabes & de tous les autres instrumens nécessaires à sa profession. *Idem* l'Ordonnance de 1689, liv. 1, tit. 15, art. 2.

Par l'art. 4 de la même Ordonnance, il lui est enjoint de prendre garde qu'il n'y ait point de fer dans l'*habitacle*, qui puisse faire varier l'aiguille des compas.

L'habitacle est un petit logement fait de planches en façon d'armoire, près du mât d'artimon. C'est le lieu où l'on enferme l'aiguille aimantée ou boussole; & c'est pour cela qu'il ne doit pas y avoir du fer, de crainte de faire varier l'aiguille. On y enferme aussi la lumiere, & souvent l'horloge. Le timonier a aussi quelquefois un habitacle à part.

La fonction de Pilote est donc de commander à la route, & il n'en a point d'autre dans le vaisseau. Mais ce commandement il ne l'a pas seul & en chef, comme le déclare le Commentateur. De tout temps le maître ou capitaine, a eu droit d'examiner ses opérations, de les contrôler, de veiller en un mot sur sa conduite; note 5ᵉ. sur le premier article des Jugemens d'Oleron. A plus forte raison, le Pilote doit-il être aujourd'hui subordonné au capitaine qui, nécessairement Pilote, est censé sinon avoir plus de théorie, du moins avoir plus de pratique & d'expérience que lui.

Il ne s'ensuit pas delà néanmoins que le capitaine ait droit de réformer de son autorité la route du Pilote, de corriger ses opérations, & d'ordonner une manœuvre contraire à celle indiquée par le Pilote. A la vérité il le pourroit absolument & se faire obéir; mais alors il prendroit tous les événemens sur son compte. Son droit se borne à faire part au Pilote de ses observations & objections, & en cas de contrariété d'avis, c'est aux principaux de l'équipage qu'il faut avoir recours aux termes de l'art. 8 ci-après.

J'ai dit que le Pilote n'a pas d'autre fonction dans le navire que celle de commander à la route; & cela est vrai, de maniere que le commandement du navire, & encore moins la direction de la cargaison, ne lui appartient point en cas de mort ou d'absence du capitaine, quoique de droit il soit le second officier du vaisseau. Cleirac sur l'art. premier des Jugemens d'Oleron, n. 8, pag. 12. Kuricke *ad jus Hanseaticum*, tit. 3, art. 2, *fol.* 700. Si l'armateur a établi, comme il est assez d'usage depuis quelque temps, un second & un lieutenant sur le navire, ce sera le second qui représentera le capitaine en cas de mort ou d'absence, & successivement le lieutenant qui représentera l'un & l'autre; & cela sans considérer si le second ou le lieutenant est reçu maître ou pilote; parce qu'il suffit que l'armateur en ait fait choix pour remplacer le maître au besoin, & que ce choix ait été approuvé au bureau des classes en dressant

le rôle d'équipage. On sait d'ailleurs que ces officiers sont toujours d'une capacité reconnue, & qu'il ne leur manque que la formalité de la réception à l'Amirauté ; il y en a même qui sont reçus.

Il est si vrai que c'est le second & ensuite le lieutenant, qui ont droit de représenter le capitaine à l'exclusion du pilote, qu'à défaut d'officiers intermédiaires entre le maître & le pilote, c'est au contre-maître que le commandement du navire appartient, par l'art. 5 du tit. 5 ci-après, *ubi vide notata.*

En effet, si le contre-maître a droit de commander au préjudice du pilote, à plus forte raison des officiers auxquels le contre-maître est lui-même obligé d'obéir, ont-ils ce droit ?

Il n'y a d'exception à cela qu'autant que le pilote aura été établi en même temps, second sur le navire ; mais alors ce ne sera pas comme pilote qu'il commandera au défaut du maître ; mais en vertu seulement de la qualité de second qui lui aura été donnée. La raison est sans doute qu'on peut être bon pilote, sans avoir les qualités requises pour mériter la confiance de l'armateur, par rapport au commandement du navire & à la direction de la cargaison, qui fait le principal objet de la navigation des vaisseaux marchands.

De droit le pilote ne fera donc jamais les fonctions de maître, qu'au défaut du capitaine, du second, du lieutenant & du contre-maître ; & en ce qui concerne le maniement de la cargaison, il ne l'aura non plus, qu'au cas que tous ces officiers manquans, l'armateur n'aura pas mis un facteur sur le navire, ce qui s'appelle en Angleterre un *supercargue.*

ARTICLE IV.

DANS les voyages de long cours, il aura deux papiers journaux. Sur le premier, il écrira les changemens de routes & de vents ; les jours & heures des changemens, les lieux qu'il estimera avoir avancé sur chacun, les réductions en latitude & longitude, les variations de l'aiguille, ensemble les sondes & terres qu'il aura reconnues ; & sur l'autre, il mettra de vingt-quatre heures en vingt-quatre heures au net, les routes, longitude & latitude réduites, les latitudes observées, avec tout ce qu'il aura découvert de remarquable dans le cours de sa navigation.

CET article s'observe assez exactement ; à cela près qu'au lieu d'un double journal, le pilote se contente de tenir un seul journal en forme, sur lequel il rapporte les observations faites au courant chaque jour, sur des feuilles volantes. En quoi l'esprit de l'Ordonnance est rempli, sur-tout au moyen de l'exécution de ce qui est prescrit par l'art. 25 du titre du capitaine.



ARTICLE V.

LUI enjoignons en outre de mettre, au retour des voyages de long cours, copie de ſon journal au Greffe de l'Amirauté, & d'en prendre certificat du Greffier, à peine de cinquante livres d'amende ; & ſera le certificat délivré ſans frais.

IL y a long-temps qu'il n'eſt plus d'uſage d'obliger les pilotes de dépoſer au Greffe de l'Amirauté des journaux de leurs voyages, ſoit de long cours ou autres. La raiſon de cela eſt ſans doute que depuis notre Ordonnance il s'eſt formé tant de pilotes habiles, que l'on n'a plus craint d'en manquer. Cette police au reſte ne pouvoit guere être utile au public, dans le principe, qu'en cas de découverte de quelque nouvelle iſle, terre ou vigie ; mais il y a été ſuppléé par l'obligation qui a été impoſée aux capitaines de faire mention dans leurs rapports de ce qu'ils auront découvert de remarquable dans le cours de leurs voyages, afin que les Officiers de l'Amirauté ſoient en état d'en informer le Miniſtre de la marine, comme ils y ſont obligés.

Le pilote au lieu de dépoſer ſon journal au Greffe de l'Amirauté, ce qui au fonds étoit embarraſſant, puiſqu'il n'y devoit demeurer qu'un mois aux termes de l'article 6, tit. 8 du liv. 1 ci-deſſus, le remet entre les mains du profeſſeur d'hydrographie pour l'examiner, & y faire des corrections s'il y échoit, conformément à l'art. 5 du tit. 8. Ce qui ſe pratique à ce ſujet à l'égard des pilotes ſur les vaiſſeaux du Roi, ne différe pas beaucoup. Art. 9, tit. 15, liv. premier de l'Ordonnance de 1689.

ARTICLE VI.

AU défaut d'écrivain, le pilote ſera tenu, quand il en ſera requis par le maître, de recevoir par état les marchandiſes dans le bord, & de faire l'inventaire des biens & effets de ceux qui décéderont ſur les vaiſſeaux, qu'il fera ſigner par le maître & par deux des principaux de l'équipage.

UNE des fonctions de l'écrivain eſt de tenir un état des marchandiſes qui ſont chargées dans le navire ; note 21 ſur le huitieme article des Jugemens d'Oleron. Maintenant qu'il n'y a plus d'écrivain ſur les navires marchands, c'eſt un officier que le maître ou capitaine charge de ce ſoin ; & aux termes de cet article, le pilote peut être choiſi pour cette fonction ; c'eſt-à-dire, pour enrégiſtrer les marchandiſes ſur le livre de bord qui ſert à conſtater leur entrée à l'embarquement, comme leur ſortie à la décharge.

Le pilote peut être choiſi de même au défaut de l'écrivain pour faire l'in-

ventaire des effets de ceux qui décedent durant le voyage ; mais alors il faut que cet inventaire ſoit ſigné du capitaine & de deux des principaux de l'équipage ; au lieu que lorſqu'il eſt fait par l'écrivain, il ſuffit que ce ſoit en préſence des parens s'il y en a, ſinon de deux témoins qui ſigneront. Art. 4 du titre des teſtamens, &c.

Il eſt étonnant que le Commentateur ait douté que le pilote ſût écrire, ſurtout à la vue des obligations que lui impoſe l'art. 4 ci-deſſus. Peut-on d'ailleurs être reçu pilote, qu'on n'ait fait ſon cours de pilotage chez le profeſſeur d'hydrographie ? & cela ſe peut-il ſans ſavoir écrire ?

ARTICLE VII.

LE pilote qui, par ignorance ou négligence, aura fait périr un bâtiment, ſera condamné en cent livres d'amende, & privé pour toujours de l'exercice du pilotage, ſans préjudice des dommages & intérêts des parties ; & s'il l'a fait par malice, il ſera puni de mort.

L'IGNORANCE ne peut pas naturellement être ſuppoſée dans un pilote reçu à l'Amirauté, après un examen auſſi rigoureux que celui qu'il eſt obligé de ſubir. Mais pour de la négligence, & de cette négligence même qui va juſqu'à la préſomption & à la témérité pour ne pas vouloir ſe précautionner, il n'y a que trop d'occaſions d'en faire le reproche, tant aux capitaines qu'aux pilotes.

Dans le cas où la faute ſera commune au maître & au pilote, & que leur négligence, leur imprudence ou leur fauſſe ſécurité aura fait périr le navire, il ſeroit difficile d'infliger au pilote la peine prononcée à ce ſujet par cet article, qui eſt l'amende de cent livres, & la privation à perpétuité de l'exercice du pilotage ; ou en tout événement il faudroit l'étendre au capitaine qui, comme ayant l'inſpection ſur le travail du pilote, eſt cenſé même le plus coupable, ou du moins eſt auſſi blâmable. Il faudroit pour excuſer le maître & charger ſeul le pilote, que celui-ci eût manqué d'avertir le maître à temps, ou de faire exécuter la manœuvre concertée entr'eux deux.

Mais juſqu'ici on a point vu punir ces fautes de négligence, parce que les armateurs les couvrent par une fauſſe compaſſion, ſe faiſant un mérite de leur indulgence, qui ne peut partir que d'une charité mal entendue. Peut-être après tout ſeroient-ils moins généreux, s'ils n'étoient pas aſſurés, même pour le cas de la baratterie de patron. Quoiqu'il en ſoit, c'eſt un abus qu'il faudroit corriger, les négligences dans ce genre étant d'une trop grande conſéquence pour être tolérées. Je ne ſai ſi je me trompe, mais il ſemble que le moyen le plus propre à engager les armateurs à demander la punition de ces fautes ſi communes, feroit de rayer des polices d'aſſurances la clauſe de la baratterie de patron.

Si l'on dit que c'eſt l'affaire des aſſureurs de ſe plaindre ; la réponſe eſt, d'un côté, qu'il ne leur eſt pas auſſi aiſé qu'à l'armateur de produire des preu-

ves de cette négligence ; & d'un autre côté, qu'il feroit bien extraordinaire que des affureurs en grand nombre, difperfés quelquefois en différens pays & fans relation les uns avec les autres, puffent s'accorder & s'unir pour demander enfemble une punition, à laquelle plufieurs d'entr'eux pourroient n'avoir que fort peu d'intérêt.

Pour le cas de la malice & du deffein prémédité ; que le pilote en foit feul coupable, ou qu'il foit en fociété avec le capitaine, ou même quoiqu'il ne faffe qu'obéir aux ordres du capitaine; il eft également digne de mort, aux termes de cet article, comme le maître qui fe rend coupable du même crime, l'eft déclaré par l'article 36 du tit. premier ci-deffus.

La raifon pour laquelle il participe au crime du capitaine, en obéiffant à fes ordres en pareil cas, eft non-feulement que par l'article fuivant, il eft autorifé à faire valoir fon avis en général contre celui du maître, & que dans le partage d'avis, c'eft aux principaux de l'équipage à décider; mais encore qu'il n'y a point d'ordre qui exige l'obéiffance, lorfqu'il s'agit de commettre un crime.

Les dommages & intérêts font une fuite néceffaire, non-feulement de tout crime, mais encore de toute négligence qui mérite punition, à raifon du tort qu'elle fait à autrui intéreffant le public.

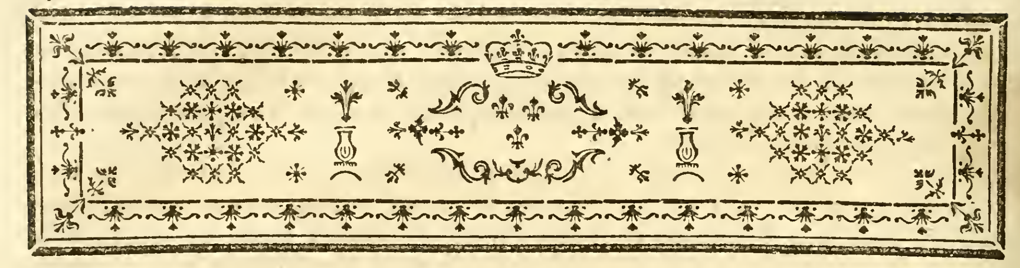
ARTICLE VIII.

FAISONS défenfes aux maîtres de navires, de forcer les pilotes de paffer en des lieux dangereux, & de faire des routes contre leur gré ; & en cas de contrariété d'avis, ils fe régleront par celui des principaux de l'équipage.

LES défenfes portées par cet article, & la regle qu'il établit enfuite pour lever le partage d'avis entre le maître & le pilote, fourniffent la preuve, d'un côté, que le pilote n'eft pas le maître abfolu de la route pour la régler à fon gré indépendamment du capitaine ; & d'un autre côté, que le maître, quoique contrôleur & infpecteur de la route du pilote, n'a pas droit de l'obliger d'autorité de la changer ; de forte que, s'il le fait, & qu'il en réfulte quelque fâcheux événement, il s'en rend refponfable, de maniere que fuivant les circonftances, il pourra être pourfuivi extraordinairement, & puni felon l'exigence du cas.

Il s'enfuit auffi que fi le pilote voit que la manœuvre ordonnée par le capitaine ne peut avoir que des fuites fâcheufes; c'eft à lui à s'y oppofer, & à demander l'avis des principaux de l'équipage pour fa décharge; fans quoi, il fera préfumé avoir colludé avec le capitaine, ou du moins il fera coupable de manquement au devoir de fon emploi, dans un cas extrêmement important.





TITRE V.

Du Contre-maître ou Nocher.

LE contre-maître ou nocher en latin *proreta*, commandoit autrefois, depuis la proue juſqu'au mât de miſaine, icelui compris, dit Cleirac ſur l'art. premier des Jugemens d'Oleron, n. 6, pag. 12; & c'eſt delà qu'il a été appellé *proreta*. Stypmannus *ad jus maritimum cap. 5*, n. 21, *fol. 321*. Kuricke *ad jus Hanſeaticum*, art. 2, tit. 3, *fol. 702*. Stracha *de nautis parte 1ª*. n. 10.

Il étoit entendu néanmoins que ce commandement étoit ſubordonné à celui du maître, capitaine ou patron; car deux maîtres indépendans l'un de l'autre, ſeroient de trop ſur un navire.

Il en étoit donc du contre-maître, alors comme aujourd'hui, ſi même actuellement il n'a pas un emploi plus étendu, puiſqu'il eſt ſur les navires marchands, ce qu'eſt le maître ſur les vaiſſeaux du Roi. En effet, en comparant les articles du préſent titre avec ceux du maître de l'Ordonnance de 1689, on voit que leurs fonctions ſont les mêmes, dont la principale eſt de faire exécuter la manœuvre ordonnée par le capitaine.

Il ſera auſſi, ſi l'on veut, ce qu'il eſt à l'égard du maître ſur les vaiſſeaux du Roi, & alors il ſera également l'aide & le repréſentant du capitaine ou maître, pour tout ce qui appartient à la manœuvre.

ARTICLE PREMIER.

LE contre-maître ou nocher, aura ſoin de faire agréer le vaiſſeau; & avant que de faire voile, il verra s'il eſt ſuffiſamment garni de cordages, poulies, voiles, & de tous les apparaux néceſſaires pour le voyage.

COMME tout ce que cet article énonce eſt eſſentiel pour bien manœuvrer, & que le contre-maître eſt chargé par état de préſider à la manœuvre, il étoit tout naturel auſſi que le même article lui impoſât l'obligation de veiller à ce que le navire, avant ſon départ, fût pourvu de tout ce qui

eſt néceſſaire pour la manœuvre pendant le voyage. Mais ce ſoin regarde encore plus particulierement le maître ou capitaine, qui, pour avoir un aide en cela, n'eſt pas diſpenſé de l'obligation d'examiner ſi le navire eſt pourvu de tout ce qu'il convient; auſſi l'art. 8 du tit. qui le concerne lui en fait-il une loi préciſément.

ARTICLE II.

LORS du départ, il verra lever l'ancre; & pendant le voyage, il viſitera chaque jour toutes les manœuvres hautes & baſſes; & s'il y remarque quelque défaut, il en donnera avis au maître.

TOUT cela eſt dans l'ordre, & la ſûreté de la navigation dépend de l'exactitude avec laquelle chacun vacque à ſon emploi.

Mais indépendamment de l'avis que le contre-maître doit donner au capitaine, des défauts qu'il remarque dans les manœuvres, rien n'empêche qu'il ne travaille proviſionnellement à les réparer pour prévenir le progrès du mal, en attendant qu'il puiſſe en avertir le capitaine.

ARTICLE III.

IL exécutera & fera exécuter dans le vaiſſeau, tant de jour que de nuit, les ordres du maître.

C'EST là comme il a été obſervé ſa principale fonction, & l'équipage doit lui obéir dès qu'il ordonne quelque manœuvre, ſans examiner s'il en a l'ordre exprès du maître ou non; ſauf le blâme qu'il pourra encourir de la part du maître, s'il a commandé une manœuvre irréguliere, ſans ordre.

ARTICLE IV.

EN arrivant au port, il fera préparer les cables & ancres, & amarrer le vaiſſeau, fréler les voiles & dreſſer les vergues.

TOUT cela eſt encore une dépendance de ſes fonctions, en obſervant que, comme il s'agit ici de quelque choſe de plus que la manœuvre ordinaire, il ne doit le faire que ſous les yeux & par les ordres du maître.



ARTICLE V.

En cas de maladie ou abſence du maître, le *contre-maître* commandera en ſa place.

Non-ſeulement en cas de maladie ou d'abſence du capitaine, mais encore en cas de mort, c'eſt au contre-maître à commander le navire en ſa place, comme le repréſentant & étant ſubrogé de droit à ſes fonctions.

Contre-maître. Ce mot déſigne un homme qui participe aux fonctions du maître, & qui à ſon défaut *vices ejus gerit*, comme le remarque le Commentateur.

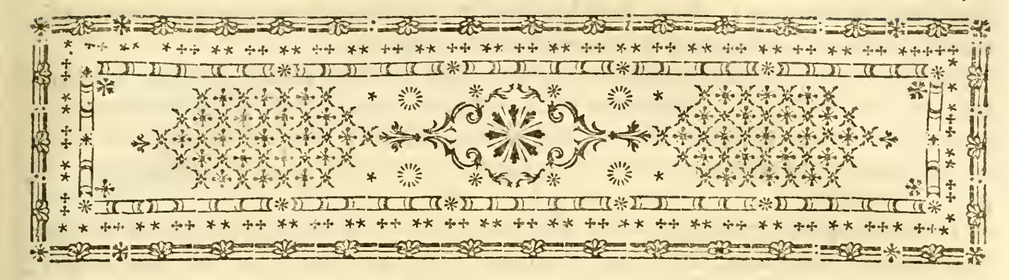
C'eſt donc à lui à commander, aux termes de cet article, & cela à l'excluſion du pilote, ou par préférence à lui, attendu que l'emploi de celui-ci eſt naturellement borné à la direction de la route du navire, pour le lieu qui lui eſt indiqué.

Toutefois le droit de commander n'eſt dévolu au contre-maître, au défaut du capitaine, qu'autant qu'il n'y a pas d'officier intermédiaire, établi ſur le navire entre le capitaine & lui. S'il y a un ſecond, c'eſt celui-là qui commandera ſans difficulté; & de même s'il y a auſſi un lieutenant, le ſecond venant à manquer, ce ſera auſſi à ce lieutenant que le commandement paſſera, au préjudice, tant du pilote que du contre maître; à moins, en ce qui concerne le pilote, qu'il n'ait été établi en qualité de ſecond ſur le rôle d'équipage, comme il arrive quelquefois; auquel cas il commandera, non comme pilote, mais comme ſecond, ainſi qu'il a été obſervé ſur l'art. 3 du tit. précédent.

Par rapport à la direction de la cargaiſon, ce ſera le droit de commander qui en décidera, ſi l'armateur n'en a diſpoſé autrement, en mettant un facteur ſur le navire pour la régie de la cargaiſon.



TITRE



TITRE VI.

Du Chirurgien.

On sent de quelle conséquence il est, qu'il y ait des chirurgiens sur les navires destinés aux voyages de long cours, & qu'il n'en est pas de même par rapport aux bâtimens qui ne font que le cabotage, soit à cause du peu de durée de cette sorte de navigation, soit par la facilité qu'il y a de mettre les malades à terre au moindre danger. Aussi dans les Us & Coutumes de la mer, où il ne s'agissoit effectivement alors que du cabotage, ne voit-on point qu'il y eût de chirurgien sur les navires ; ils ne pouvoient être nécessaires que sur les vaisseaux de guerre ou armés en course.

ARTICLE PREMIER.

Dans chaque navire, même dans les vaisseaux pêcheurs, faisans voyage de long cours, il y aura un ou deux chirurgiens, eu égard à la qualité des voyages & au nombre des personnes.

Les voyages de long cours sont indiqués & spécifiés par l'art. 59 du tit. des assurances ci-après; & comme il est parlé du Groënland, des bancs & isles de Terre-neuve, il s'ensuit que les vaisseaux pêcheurs dont il est ici question, sont ceux destinés à la pêche de la morue & de la baleine, & que ces sortes de voyages, quoiqu'ils ne durent pour l'ordinaire que quatre à cinq mois, sont du nombre des voyages de long cours.

C'est donc sur les navires employés à cette navigation au long cours, qu'aux termes de cet article, il doit y avoir un ou deux chirurgiens, eu égard à la qualité des voyages & au nombre des personnes.

Mais parce qu'il laissoit indécis le cas où il faudroit plus d'un chirurgien, le Réglement du 5 Juin 1717 est intervenu, dont l'art. 8 porte » qu'il y aura » toujours un chirurgien au moins par 50 hommes, & deux lorsque l'équipage » excédera le nombre de 50 hommes, à quelque quantité qu'il puisse monter » ; c'est-à-dire, que quoiqu'il n'y ait qu'un homme au-delà du nombre de 50, il

faut deux chirurgiens, & au surplus autant de chirurgiens que de cinquantaines d'hommes, autrement il y auroit contradiction.

Et comme il y a des voyages qui, sans être de long cours, passent le cabotage ordinaire, l'art. 7 veut que « les bâtimens qui auront vingt hommes d'équipage & au-dessous, soient obligés de prendre un chirurgien pour toute » navigation qui ne sera pas du cabotage », ce qui ne doit s'entendre que du petit cabotage.

De sorte qu'en combinant ces deux articles du Réglement, qui n'ont pas toute la clarté requise, avec le présent article, il faut dire que sur tout navire, même pour la pêche, allant au long cours, il doit y avoir au moins un chirurgien, quand bien même l'équipage ne seroit que de vingt hommes, que jusqu'à cinquante hommes, il suffira d'un chirurgien ; qu'au-dessus n'y eût-il qu'un homme ou deux de plus, il faudra deux chirurgiens. Enfin, qu'il y aura autant de chirurgiens que de cinquantaines d'hommes commencées ; mais cela ne peut arriver sur les navires marchands, qu'autant qu'ils seront armés en course, hors delà l'équipage, étant très-rarement au-dessus de cinquante hommes, les mousses compris.

Et pour ce qui est des voyages qui tiennent le milieu entre le long cours & le cabotage commun, qu'il n'y a d'obligation d'établir un chirurgien qu'autant que l'équipage sera de vingt hommes & au-dessus.

C'est ainsi que j'ai toujours pensé qu'il falloit entendre ces deux articles 7 & 8 du Réglement de 1717, en les conciliant avec le présent article, auquel il n'a du tout point été dérogé par ce Réglement ; & c'est aussi ce qui a été suivi dans la pratique jusqu'à l'année 1756, que quelques armateurs, d'abord sous prétexte qu'ils ne pouvoient trouver de chirurgiens, ensuite par principe d'œconomie, sans égard au bien public & à la conservation des gens des équipages, ont prétendu, à la faveur de l'article 7 dudit Réglement, que même pour les voyages de long cours, l'obligation d'embarquer un chirurgien ne pouvoit leur être imposée, que lorsque l'équipage étoit au moins de vingt hommes.

Pour appuyer cette prétention, il a fallu supposer que le présent article avoit été modifié ou restreint par ledit article 7 du Réglement. Cependant non-seulement il n'y a rien dans le Réglement qui puisse faire présumer que telle ait été l'intention du Législateur, mais plutôt on y trouve la preuve du contraire, en ce que l'article 8 qui commence en ces termes, & *à l'égard des voyages de long cours*, prouve manifestement que dans l'article précédent il n'est du tout point question des voyages de long cours ; car on ne peut nier que ces mots, *& à l'égard, &c.* ne forme une exception qui suppose nécessairement que ce qui vient d'être dit a un autre objet.

Or, si l'article 7 n'a pas de relation aux voyages de long cours, il n'a donc pas dérogé en aucune maniere au présent article ; & tout ce qu'on peut conclure du Réglement, c'est qu'il a eu en vue de s'expliquer sur le cas que notre Ordonnance avoit laissé indécis ; savoir, en premier lieu, quand il faudroit qu'il y eût plus d'un chirurgien ; & en second lieu, quand il y auroit nécessité d'avoir un chirurgien, dans les voyages qui, sans être de long cours, sont au-dessus du simple cabotage ordinaire, mais toujours sans toucher aux voyages de long cours, pour lesquels notre Ordonnance exige nécessairement un chirurgien.

S'il étoit vrai néanmoins qu'il n'y eût point de milieu entre les voyages de long cours & ceux de ſimple cabotage, les armateurs pourroient avoir raiſon; mais on ne peut douter qu'il n'y ait une navigation mitoyenne que l'on nomme *le grand cabotage*, qui comprend les voyages en Angleterre, Ecoſſe, Irlande, Hollande, Hambourg, & autres lieux en deçà du détroit du Sund, de même que ceux en Eſpagne, Portugal, & autres endroits en deçà du détroit de Gilbraltar; & c'eſt à cette navigation ſeulement que paroît ſe rapporter la diſpoſition dudit article 7 du Réglement, pour n'obliger d'avoir un chirurgien, que lorſque l'équipage ſera de vingt hommes & au-deſſus.

Si l'on demande pourquoi dans les voyages de long cours, le chirurgien eſt requis, quoique l'équipage ſoit au-deſſous de vingt hommes; c'eſt d'abord que l'Ordonnance l'a ainſi décidé, & qu'on ne peut pas dire que le Réglement de 1717 y ait dérogé; c'eſt, en ſecond lieu, que rien n'eſt plus juſte ni plus naturel que cette prévoyance pour la conſervation des équipages.

Dans ces voyages de long cours, l'embarquement d'un chirurgien eſt néceſſaire, non-ſeulement à raiſon de la durée de ces ſortes de voyages; mais encore à cauſe de l'impoſſibilité de mettre les malades à terre pour leur procurer du ſoulagement, lorſque le navire eſt une fois engagé en pleine mer. Dans les autres voyages, même au grand cabotage, il en eſt autrement, parce qu'on ne s'éloigne jamais aſſez des côtes pour que le navire ne puiſſe aborder quelque part, pour le ſoulagement des malades, ou pour le panſement des bleſſés. Tel eſt le fondement de la diſtinction, ſuivant laquelle tout vaiſſeau allant au long cours, doit avoir abſolument un chirurgien, en quelque petit nombre que ſoit l'équipage, tandis que pour tout autre voyage le chirurgien n'eſt de néceſſité que lorſque l'équipage eſt de vingt hommes.

Au ſurplus, s'agiſſant ici de la conſervation des ſujets du Roi, & d'un devoir que la ſeule humanité devroit même engager à remplir, on ne peut s'empêcher de dire que des armateurs, dont l'eſprit d'économie va juſqu'à les rendre indifférens ſur un objet de cette importance, ont tout-à-fait mauvaiſe grace dans leur refus de prendre un chirurgien pour les voyages de long cours, ſous prétexte qu'ils n'ont que dix-neuf hommes d'équipage, comme ſi la conſervation de ces dix-neuf hommes n'étoit pas auſſi précieuſe à l'Etat, que s'il y avoit un homme de plus. Auſſi tous les armateurs n'en uſent-ils pas de même; mais il eſt à craindre que l'exemple des autres ne devienne contagieux.

Dans la vue de prévenir cet inconvénient, les Officiers de l'Amirauté de la Rochelle, propoſerent la difficulté au mois de Mai de la même année 1756, à Mgr. de Machault, alors Garde-des-Sceaux & Miniſtre de la Marine.

Ce Miniſtre, qui a ſi bien mérité de la marine & qui a opéré tant de merveilles dans ſon rétabliſſement, balance entre les raiſons qui exigent que l'on veille en tout temps à la conſervation des équipages, par l'établiſſement d'un chirurgien ſur tout navire deſtiné au voyage de long cours, & les moyens d'encourager les négocians à mettre en mer le plus de vaiſſeaux qu'il ſe pourroit, dans les circonſtances d'une guerre naiſſante, s'expliqua dans ſa réponſe du 10 Juin, de maniere à diſpenſer d'embarquer un chirurgien ſur tout navire dont l'équipage n'eſt que de vingt hommes; mais il y a lieu de préſumer que cette diſpenſe ne ſera que paſſagere, & qu'à la paix, les choſes

à cet égard rentreront dans la regle, par rapport aux voyages de long cours; car il n'y a de question que pour ceux-là.

Il est à observer au sujet des voyages de Guinée, que ce n'est pas sur la quantité de noirs que le navire pourra traiter, que l'on régle le nombre des chirurgiens à embarquer, ce n'est tout de même que sur la force de l'équipage, excepté qu'à raison de la longueur extraordinaire de ces sortes de voyages, & des soins qu'exige de plus le traitement des noirs durant la traversée de la côte de Guinée à St. Domingue, ou autre partie de l'Amérique, l'usage est d'avoir un ou deux chirurgiens de plus. Mais par ce moyen il n'y en a toujours qu'un d'obligation, à cause que l'équipage n'excede jamais cinquante hommes; il y a même des Armateurs qui s'arrêtent exprès à quarante-neuf hommes, n'osant en avoir cinquante, de peur que le chirurgien étant compté, & faisant le cinquante-uniéme homme, on ne l'obligeât d'avoir un chirurgien de plus; mais c'est-là une terreur panique, le chirurgien ne pouvant pas être mis en ligne de compte à cet égard.

ARTICLE II.

AUCUN ne sera reçu pour servir en qualité de chirurgien dans les navires, qu'il n'ait été examiné & trouvé capable par deux maîtres chirurgiens, qui en donneront leur attestation.

LA disposition de cet article qui avoit été prévenue par une Ordonnance de Mr. Colbert du Terron, Intendant général de la Marine du Ponant, du 31 Mars 1668, concernant les vaisseaux équipés dans le port de la Rochelle, a été confirmée par l'article premier du Réglement de 1717, qui ajoute que l'attestation des deux maîtres chirurgiens sera enrégistrée au Greffe de l'Amirauté.

On comprend bien que ce ne sont pas des maîtres chirurgiens établis qui se présentent pour s'embarquer en qualité de chirurgiens, & que ce ne sont pour l'ordinaire que des jeunes gens qui se destinent à cet emploi, après une sorte d'apprentissage de chirurgie.

Le vœu de l'Ordonnance seroitdonc éludé si l'on admettoit pour chirurgiens sur les vaisseaux, des gens dont l'expérience ne seroit pas attestée par des maîtres chirurgiens en titre.

De tout temps le droit de nommer les chirurgiens-examinateurs, avoit appartenu à M. l'Amiral, & par provision aux Officiers de l'Amirauté, la commission étant vacante: ce droit avoit même été confirmé par deux Arrêts du Conseil, l'un du 14 Octobre 1650, & l'autre du 6 Septembre 1661; mais dans la suite il sembloit qu'il y eût été donné atteinte.

1°. Par un Arrêt du Conseil du 4 Février 1686, obtenu sur Requête par le sieur Félix, premier chirurgien du Roi, par lequel Arrêt, en interprétation du présent art. & du quatrieme, il fut ordonné, sans entendre M. l'Amiral, que ceux qui se présenteroient pour être embarqués sur les navires en qualité de chirurgiens, seroient examinés par le Lieutenant du premier chirurgien avec

un autre chirurgien, & que le coffre de chirurgie feroit auſſi viſité par le Lieutenant du premier chirurgien, avec le plus ancien apothicaire autre que celui qui auroit fourni les drogues.

2°. Par l'Edit du mois de Février 1692, portant création de deux chirurgiens jurés dans chaque ville du Royaume ; d'où l'on inféroit que c'étoit les chirurgiens qui devoient être les examinateurs & viſiteurs, quoique leur établiſſement n'eût pour objet que l'examen & la réception des aſpirans à la maîtriſe, à l'effet de leur donner droit de lever boutique ; & à l'égard des viſites que celles des morts ou bleſſés ordonnées par Juſtice, ſans qu'il y fût parlé en aucune maniere des chirurgiens & des drogues à embarquer ſur les navires.

Auſſi M. l'Amiral ne ſe croyant pas moins fondé qu'auparavant à nommer les chirurgiens-examinateurs, de même que les deux apothicaires pour la viſite des drogues, continua-t-il d'y pourvoir. En effet, par le droit de ſa charge, c'eſt à lui qu'il appartient de donner toutes les commiſſions relatives à la police des ports, à la navigation & au commerce maritime, aux termes de l'article 4, titre premier, liv. premier ci-deſſus ; & c'eſt ſur ce principe que nonobſtant l'Arrêt de 1686, dont il vient d'être parlé, le ſieur Cavaler, qu'il avoit nommé chirurgien de la marine à Marſeille, fut maintenu par Arrêt contradictoire du Parlement d'Aix du 21 Janvier 1691, ſans avoir égard à l'oppoſition des chirurgiens de ladite ville, qui en furent déboutés avec dépens.

Il ne reſta donc plus de doute après cela qu'à l'occaſion de l'Edit du mois de Février 1692, dont Pierre la Coſte, chirurgien juré de Bayonne, ſe crut en droit de ſe prévaloir en 1698, pour troubler dans ſes fonctions le ſieur d'Arquiſtade, que M. l'Amiral avoit nommé en 1695, chirurgien de l'Amirauté de ladite ville. Il y eut à ce ſujet des mémoires fournis de part & d'autre, & M. l'Amiral ne négligea rien pour faire valoir ſon droit : il ne paroît pas néanmoins que la conteſtation ait été décidée ; ce qu'il y a ſeulement, c'eſt que le ſieur d'Arquiſtade continua ſes fonctions. Mais enfin toute difficulté a été applanie ſur ce point, par le Réglement déjà cité du 5 Juin 1717, dont l'article 2 eſt conçu en ces termes :

Les chirurgiens-examinateurs ſeront nommés dans tous les ports du Royaume par l'Amiral de France, & ſeront pris dans le nombre des chirurgiens jurés ; ils ſeront tenus de prêter ſerment à l'Amirauté, où ils feront enrégiſtrer leur commiſſion.

L'article 3 défend à tous autres chirurgiens d'entreprendre de donner les atteſtations, ſur peine de nullité & de 300 liv. d'amende, ſi ce n'eſt en cas de mort, d'abſence, de maladie, ou cauſe légitime de récuſation des chirurgiens établis par l'Amiral, auquel le Juge de l'Amirauté en pourra nommer d'office.

Par l'article 4, les vacations des chirurgiens-examinateurs ſont fixées à 5 livres pour chaque chirurgien qui s'embarquera dans un navire du port de 150 tonneaux, & à 3 livres ſeulement ſi le vaiſſeau eſt au-deſſous de 150 tonneaux, avec défenſes à eux d'exiger ni percevoir de plus grands droits, à peine de reſtitution, de 300 livres d'amende, & d'être privés de leur commiſſion.

Le chirurgien en second est bien sujet au même examen que le premier ; mais il ne doit payer que moitié droits : c'est la disposition de l'article 5.

L'examen de celui qui se présente pour être admis chirurgien sur un vaisseau, se fait en conséquence d'une Ordonnance sur requête, & l'attestation des deux chirurgiens de l'Amirauté étant rapportée, il intervient une seconde Ordonnance qui le reçoit chirurgien pour le service des vaisseaux, ce qui suffit pour toutes les campagnes qu'il aura à faire dans la suite.

Si le chirurgien a été admis dans une autre Amirauté, il est reçu à embarquer, sans nouvel examen & sans autre cérémonie que celle de représenter ses lettres de maîtrise, ou un rôle d'équipage sur lequel il ait été établi en qualité de chirurgien. Il seroit seulement à souhaiter que certains chirurgiens d'Amirauté regardassent de plus près aux attestations qu'ils donnent, & qu'à cet effet il n'y eût que les chirurgiens des ports où peuvent se faire les armemens pour les voyages de long cours aux colonies & en Guinée, qui eussent droit d'en donner.

REGLEMENT,

Par lequel le Roi ordonne que tous les chirurgiens qui doivent être embarqués sur les vaisseaux marchands de vingt hommes & au-dessus, seront examinés & approuvés par des chirurgiens jurés nommés à cet effet.

Du 5 Juin 1717.

SA MAJESTE' étant informée qu'au préjudice de l'Ordonnance de la marine du mois d'Août 1681, titre des chirurgiens, article deuxieme, portant qu'aucun ne sera reçu pour servir en qualité de chirurgien dans les navires, qu'il n'ait été examiné & trouvé capable par deux maîtres chirurgiens qui en donneront leur attestation ; on reçoit dans les vaisseaux marchands, même dans ceux qui sont destinés aux plus longs voyages, des gens sans aveu ni expérience, qui prennent la qualité de chirurgien sans avoir été examinés par ceux du port où ils s'embarquent, s'étant établi par un très-mauvais usage de les recevoir sur de simples certificats de chirurgiens d'une autre province non-légalisés, & qui souvent n'ont pas été donnés pour ceux qui les produisent, ce qui expose les équipages & officiers desdits vaisseaux à périr faute de secours lorsqu'ils sont blessés, ou qu'ils tombent malades. A quoi étant nécessaire de pourvoir & d'expliquer en tant que besoin ledit article 2, du titre des chirurgiens de l'Ordonnance de la marine, du mois d'Août 1681, Sa Majesté, de l'avis de Monsieur le Duc d'Orléans son Oncle Régent, a résolu le présent Réglement ainsi qu'il suit.

ARTICLE PREMIER.

Aucun chirurgien ne pourra s'embarquer à l'avenir pour en faire les fonctions dans un vaisseau qu'il n'ait été examiné & trouvé capable par deux maîtres chirurgiens qui en donneront leurs attestations, lesquelles demeureront enrégistrées au Greffe de l'Amirauté.

II. Les chirurgiens examinateurs seront nommés dans tous les ports du Royaume par l'Amiral de France, & seront pris dans le nombre des chirurgiens jurés ; ils seront tenus de prêter serment à l'Amirauté où ils feront enrégistrer leur commission.

III. Aucuns chirurgiens que ceux qui seront pourvus par l'Amiral, n'entreprendront de donner lesdites attestations, sous peine de nullité & de trois cent livres d'amende, si ce n'est en cas de mort, d'absence, de maladie, ou cause légitime de récusation des chirurgiens nommés par l'Amiral, auquel cas le Juge d'Amirauté en pourra nommer d'office.

IV. Lesdits chirurgiens-examinateurs recevront cinq livres à partager entr'eux, pour l'examen de chaque chirurgien qui s'embarquera dans un vaisseau du port de cent cinquante ton-

neaux & au-deſſus, & trois livres ſeulement pour l'examen de celui qui s'embarquera ſur tout autre vaiſſeau de moindre port que cent cinquante tonneaux ; défend Sa Majeſté auxdits chirurgiens-examinateurs d'exiger ni percevoir de plus grands droits que ceux énoncés ci-deſſus à peine de reſtitution, de trois cent livres d'amende, & d'être privés de leur commiſſion.

V. Les chirurgiens qui s'embarqueront en ſecond, ſeront examinés en la même forme & maniere qui eſt preſcrite ci-deſſus, mais ils ne payeront pour leur examen que la moitié des droits que doit payer le premier chirurgien.

VI. Le coffre du chirurgien ſera viſité par les chirurgiens & apothicaires qui ſeront nommés à cet effet par l'Amiral, & il ne ſera payé que vingt ſols pour ladite viſite à chacun deſdits chirurgiens & apothicaires.

VII. Les bâtimens qui auront vingt hommes d'équipage, & au-deſſus, ſeront obligés de prendre un chirurgien pour toute navigation qui ne ſera point cabotage.

VIII. Et pour ce qui eſt des vaiſſeaux deſtinés pour les voyages de long cours, même pour les pêches, il y aura toujours un ou deux chirurgiens, eu égard à la qualité du voyage & au nombre d'équipage, enſorte qu'il y ait toujours un chirurgien au moins pour cinquante hommes, & deux lorſque ledit équipage excédera le nombre de cinquante hommes à quelque quantité qu'il puiſſe monter.

IX. Veut Sa Majeſté que l'Ordonnance de 1681, ſoit obſervée ſuivant ſa forme & teneur, en tout ce qui n'eſt point contraire au préſent Réglement.

Mande & ordonne Sa Majeſté à Monſieur le Comte de Toulouſe, Amiral de France, de tenir la main à l'exécution du préſent Réglement, de la faire publier, afficher & enrégiſtrer par-tout où beſoin ſera, & de donner les ordres néceſſaires pour ſa pleine & entiere exécution. Fait à Paris le cinquieme Juin mil ſept cent dix-ſept. *Signé* LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX.

LETTRES PATENTES

Sur ledit Réglement,

Données à Paris le huitieme Juin 1717.

LOUIS, par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre : A tous ceux qui ces préſentes Lettres verront. Salut. Le deſir que nous avons de procurer aux Officiers & équipages des vaiſſeaux de nos ſujets, les ſecours dont ils ont beſoin dans les maladies, bleſſures, ou autres accidens qui peuvent leur arriver pendant qu'ils y ſont employés, nous a déterminés à faire un Réglement en date du cinq du préſent mois de Juin, concernant ce que nous voulons être obſervé à l'égard des chirurgiens qui doivent être embarqués ſur leſdits vaiſſeaux marchands, afin qu'il n'y en ſoit reçu à l'avenir aucun qui n'ait acquis l'expérience néceſſaire pour ſoulager & conſerver en même-temps ceux de nos ſujets qui vont en mer, pour l'exécution duquel Réglement nous avons jugé néceſſaire de faire expédier nos Lettres patentes adreſſantes à nos Cours. A ces cauſes, de l'avis de notre très-cher & très-amé oncle le Duc d'Orléans Régent, de notre très-cher & très-amé couſin le Duc de Bourbon, de notre très-cher & très-amé couſin le Prince de Conti, de notre très-cher & très-amé oncle le Duc du Maine, de notre très-cher & très-amé oncle le Comte de Toulouſe, & autres Pairs de France, grands & notables Perſonnages de notre Royaume, nous en confirmant ledit Réglement en date du cinq du préſent mois de Juin, contenant neuf articles, ci-attaché ſous le contre-ſcel de notre Chancellerie, l'avons autoriſé & autoriſons par ces préſentes ſignées de notre main, voulons qu'il ſoit enrégiſtré en nos Cours, & exécuté ſelon ſa forme & teneur. Si donnons en mandement à nos amés & féaux Conſeillers les gens tenant notre Cour de Parlement à Paris, que ces préſentes, enſemble ledit Réglement, ils ayent à faire lire, publier & enrégiſtrer, & leur contenu garder & obſerver ſelon leur forme & teneur, nonobſtant tous Edits, Déclarations, Ordonnances, Arrêts, Réglemens, & autres choſes à ce contraires, auſquels nous avons dérogé & dérogeons par ceſdites préſentes, aux copies deſquelles & dudit Réglement collation-

nées par l'un de nos amés & féaux Conseillers-Secretaires, voulons que foi soit ajoutée comme aux originaux, car tel est notre plaisir; en témoin de quoi nous avons fait mettre notre Scel à cesdites présentes. Données à Paris le huitieme jour de Juin, l'an de grace mil sept cent dix-sept, & de notre regne le deuxieme. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, par le Roi, le Duc d'Orléans Régent, présent. PHELYPEAUX. Et scellées du grand sceau de cire jaune.

Registrées, oui, & ce requérant le Procureur général du Roi pour être exécutées selon leur forme & teneur, & copies collationnées envoyées aux Sieges des Amirautés du ressort, pour y être lues, publiées & registrées; enjoint aux Substituts du Procureur général du Roi d'y tenir la main, & d'en certifier la Cour dans un mois, suivant l'Arrêt de ce jour. A Paris en Parlement le sixieme d'Août mil sept cent dix-sept. Signé, GILBERT.

ARTICLE III.

LES propriétaires de navires seront tenus de fournir le coffre du chirurgien garni de drogues, onguens, médicamens & autres choses nécessaires pour le pansement des malades pendant le voyage, & le chirurgien les instrumens de sa profession.

S'IL est des armateurs assez judicieux pour fournir le coffre du chirurgien, d'un assortiment convenable des meilleures drogues, il en est aussi qui ne s'en mettent guere en peine, alléguant que les chirurgiens sont dans l'usage de les appliquer à leur profit. Que cela soit vrai ou non, c'est toujours une mauvaise excuse; ainsi on ne sauroit être trop exact dans la visite des drogues; & pour en empêcher le changement, il conviendroit que la clef du coffre fût déposée à l'Amirauté, pour être remise au capitaine en prenant ses dernieres expéditions.

Quant aux instrumens de chirurgie, également sujets à la visite, il est naturel que le chirurgien les fournisse à ces frais, comme le pilote ceux qui sont également nécessaires à son art. Mais il y a cette différence que le pilote ne peut tromper sur cela, au lieu que le chirurgien, après avoir montré de bons instrumens qu'il a souvent empruntés à cette fin, y en substitue de mauvais après la visite: nouvelle raison pour faire introduire l'usage de déposer la clef du coffre au Greffe de l'Amirauté, jusqu'au départ du navire.

ARTICLE IV.

LE coffre sera visité par le plus ancien maître chirurgien du lieu, & par le plus ancien apothicaire, autres néanmoins que celui qui aura fourni les drogues.

MR. Colbert du Terron avoit encore prévenu la disposition de cet article, par son ordonnance du 24 Août 1668.

L'article 6 du Réglement de 1717, porte que le coffre de chirurgie sera visité par les chirurgiens & apothicaires qui seront nommés à cet effet par l'Amiral,

l'Amiral, & ajoute qu'il ne sera payé que 20 sols pour ladite visite, à chacun desdits chirurgiens & apothicaires.

Il y a dans ce Siege deux chirurgiens & deux apothicaires pour le service de l'Amirauté. Tous quatre font ou paroissent faire la visite du coffre, les deux chirurgiens d'un côté, & les deux apothicaires de l'autre; sans doute parce que le Réglement parle d'eux au plurier. Cependant comme cet article auquel le Réglement ne paroît pas avoir dérogé, n'exige la visite que de la part d'un chirurgien & d'un apothicaire, ce seroit assez du certificat d'un de chaque profession. Il en résulteroit cet avantage que les vingt sols pour chacun n'iroient qu'à quarante sols en tout, au lieu de quatre livres que l'on fait payer à ce sujet.

S'il y avoit quatre chirurgiens & quatre apothicaires au lieu de deux, tous prétendroient-ils avoir droit de signer les certificats, pour multiplier les vingt sols ? Ce seroit constamment un abus. Le Réglement est donc mal entendu, & il y a abus tout de même, en ce que les certificats sont signés des deux chirurgiens & des deux apothicaires, tandis que la signature d'un de chaque côté suffiroit.

Au surplus rien n'empêche qu'un des deux apothicaires jurés ne fournisse les drogues; mais alors à cause de la disposition de cet article, & parce que la raison en est évidente; ce n'est pas lui, mais l'autre ou un autre à son défaut, qui doit donner le certificat de la visite avec le chirurgien.

De même que le chirurgien a droit de faire la visite des drogues & médicamens aussi-bien que des instrumens, de même l'apothicaire est fondé à visiter les instrumens en même temps que les drogues. Ils se servent réciproquement des contrôleurs, & l'on sait qu'il n'y a pas beaucoup d'harmonie entre ces deux professions.

Les chirurgiens de la marine, ont encore une fonction privilégiée, c'est celle de visiter les navires soupçonnés de mal contagieux.

ARTICLE V.

LES chirurgiens seront tenus de faire faire la visite de leur coffre, trois jours au moins avant que de faire voile; & les maîtres chirurgiens & apothicaires, d'y procéder vingt-quatre heures après qu'ils en auront été requis, à peine de trente livres d'amende & des intérêts du retardement.

IL est juste en effet que la visite du coffre soit faite trois jours au moins avant le départ du navire, afin d'avoir le temps de remplacer les instrumens défectueux, & les drogues de mauvaises qualités, ou de suppléer à ce qui y manque.

D'un autre côté les chirurgiens & apothicaires visiteurs ne doivent pas, par mauvaise humeur ou autrement, retarder la visite; c'est pourquoi cet article leur enjoint d'y procéder dans les vingt-quatre heures qu'ils en sont requis, sur peine de trente livres d'amende, & des dommages & intérêts du retardement.

ARTICLE VI.

FAISONS défenſes aux maîtres, à peine de cinquante livres d'amende, de recevoir aucun chirurgien pour ſervir dans leur vaiſſeau, ſans avoir copie en bonne forme des atteſtations de ſa capacité & de l'état de ſon coffre.

LA contravention du maître ou capitaine à la diſpoſition de cet article, n'eſt pas à craindre maintenant, attendu qu'il ne ſauroit être expédié à l'Amirauté, qu'il n'y ait preuve que le chirurgien a été reçu en quelque Amirauté, & qu'il ne ſoit établi en qualité de chirurgien ſur le rôle d'équipage, qui doit demeurer dépoſé à l'Amirauté avec les atteſtations de la viſite du coffre de chirurgie.

Si après cela, le propriétaire & le maître s'aviſoient de changer le chirurgien, ils n'en ſeroient pas quitte pour l'amende de 50 liv. que prononce cet article; ce ſeroit alors une eſpece de faux qui mériteroit une punition exemplaire.

ARTICLE VII.

ENJOIGNONS aux chirurgiens des navires, en cas qu'ils découvrent quelque maladie contagieuſe, d'en avertir promptement le maître, afin d'y pourvoir ſuivant l'exigence du cas.

L'ARTICLE 6 du tit. 13, liv. 1 de l'Ordonnance de 1689, dit de plus, que le chirurgien informera chaque jour le capitaine, de l'état auquel ſe trouveront les malades & les bleſſés, & ſur-tout qu'il l'avertira des maux qui pourroient ſe communiquer, afin de ſéparer ceux qui en ſeront attaqués.

ARTICLE VIII.

LEUR faiſons défenſes de rien exiger ni *recevoir* des mariniers & ſoldats malades ou bleſſés au ſervice du navire, à peine de reſtitution & d'amende arbitraire.

L'ARTICLE 8 auſſi du même titre de l'Ordonnance de 1689, contient la même diſpoſition, à cela près, qu'au lieu de l'amende arbitraire il prononce la perte ou privation des appointemens du chirurgien.

L'un & l'autre article ne ſe ſont pas contentés de défendre au chirurgien d'exiger, ils ont ajouté encore, ni de rien *recevoir* des malades ou bleſſés, & cela avec très-grande raiſon; car recevoir ou exiger en pareil cas, c'eſt au fonds la même choſe, tant la crainte de la mort agit ſur l'homme, & diſpoſe

un malade à la reconnoiſſance, ou plutôt à tout promettre & à tout offrir à celui de qui il attend ſa guériſon, quoiqu'il n'eſt rien qu'il oublie plus vîte que les ſervices qu'il a reçus dans ce genre.

Mais enfin le chirurgien étant gagé pour panſer & traiter les malades, quand l'abus de ſon aſcendant ſur leur eſprit ne ſeroit pas auſſi dangereux, la défenſe de recevoir aucune choſe d'eux par forme de préſent ou de tout autre maniere, ne ſeroit pas moins juſte.

Et comme les voyes détournées pourroient rendre inutile la prévoyance de l'Ordonnance, il s'enſuit que tous les billets ou promeſſes qu'il pourra produire contre quelques mariniers du bord, qui auront été malades, doivent être rejettés, quoique cauſés pour prêt ou pour vente de marchandiſes, en cas de conteſtation; & cela peut d'autant moins faire de difficulté aujourd'hui, que par les derniers Réglemens, il eſt défendu à quiconque de prêter ou vendre aux matelots ſans l'aveu du capitaine & du Commiſſaire aux Claſſes; ſur quoi voir ce qui ſera obſervé à ce ſujet ci-après, ſur le titre 4 du liv. ſuivant, article 10.

Il faut obſerver néanmoins que comme l'article ne parle que des mariniers & ſoldats, rien n'empêche le chirurgien de recevoir des officiers qu'il aura traités, les marques de reconnoiſſance qu'il voudront bien lui donner, pourvu qu'il n'y ait aucune ſollicitation ou mauvaiſe pratique de ſa part, & de même des matelots & mariniers, ſi c'eſt après leur guériſon.

Il convient d'obſerver encore que l'article ne parle que des mariniers, malades ou bleſſés au ſervice du navire. De ſorte que s'il s'agiſſoit de quelque mal ou maladie dont la cauſe fût étrangere au ſervice du vaiſſeau, le chirurgien ſeroit autoriſé à prétendre ſes ſalaires comme tout autre chirurgien, n'étant pas gagé pour cela.

Quid? Des paſſagers tombés malades que le chirurgien aura traités; eſt-il fondé à leur demander un ſalaire? Le contraire a été jugé à l'Amirauté de Marſeil, le 20 Octobre 1752, ſur ce principe que le chirurgien eſt gagé: mais peut-on dire qu'il l'eſt pour les paſſagers, puiſqu'ils ſont étrangers à l'équipage? à moins en tout cas qu'il ne ſoit queſtion de paſſagers ordonnés par la Cour, pour tenir lieu des engagés, que les armateurs doivent embarquer pour les voyages aux colonies. S'il s'agit donc de paſſagers qui payent leur paſſage, je ne vois pas pourquoi le chirurgien ſeroit obligé de les panſer & traiter gratuitement, & de quel front ceux-ci pourroient-ils le ſoutenir? Il eſt entendu néanmoins que le chirurgien ne peut demander que ſes peines & ſoins, les drogues & les remedes n'étant pas à lui, s'il les a pris dans le coffre du navire.



ARTICLE IX.

NE pourra le chirurgien quitter le vaiſſeau dans lequel il ſera engagé, que le voyage entrepris n'ait été achevé ; à peine de perte de ſes gages, cent livres d'amende, & de pareille ſomme d'intérêt envers le maître.

IL eſt plus aiſé de ſe paſſer d'un écrivain, ou d'en faire le remplacement que d'un chirurgien; c'eſt pourquoi la peine de l'écrivain qui déſerte, eſt bornée par l'article 8 du tit. qui le concerne, à la perte de ſes gages & à une amende arbitraire ; tandis que celle du chirurgien, outre la perte de ſes gages tout de même, eſt de cent livres d'amende & de pareille ſomme envers le maître; c'eſt-à-dire, au profit du propriétaire du navire, à qui le maître doit en compter.

La peine contre l'un & l'autre étant déterminée à part, il s'enſuit qu'ils ne peuvent, comme le matelot déſerteur, être pourſuivis & arrêtés, ni contraints par corps d'exécuter leur engagement & de continuer le ſervice, encore moins être ſujets à la peine corporelle prononcée en ce cas contre le matelot.

Mais que dire de la déſertion du pilote & du contre-maître, que l'Ordonnance n'a point prévue à part, comme celle de l'écrivain & du chirurgien? Je penſe que tant par cette raiſon qu'à cauſe de l'article 21 du tit. de l'engagement des matelots, qui déclare que tout ce qui eſt ordonné » touchant les » loyers, panſement & rachat des matelots, aura lieu pour les officiers & » autres gens de l'équipage, » je penſe, dis-je, que ce qui eſt décidé par l'article 3 du tit. ſuivant, au ſujet de la déſertion des matelots, eſt applicable tout de même, tant au pilote & contre-maître, qu'à tous les autres officiers majors ou mariniers; & que dans l'eſprit de l'Ordonnance en général, tous les gens de l'équipage ſont compris ſous le nom de matelots, ſauf les articles qui établiſſent entr'eux des différences marquées.





TITRE VII.

Des Matelots.

UN matelot eſt un homme de mer qui a acquis une expérience ſuffiſante au fait de la manœuvre d'un vaiſſeau.

Pour être reconnu matelot, il faut avoir été mouſſe ou novice. Un mouſſe eſt un enfant de 12 ans au moins & de 16 à 17 ans au plus, embarqué ſur un navire pour y ſervir de garçon de bord ou de *page*, comme l'appelle Cleirac ſur le premier de Jugemens d'Oleron, note 8 *in fine*, pag. 13. Après avoir ſervi en cette qualité un temps compétent, il doit être enrôlé comme matelot à l'âge de 18 ans. Art. 4, tit. 5, liv. 8 de l'Ordonnance de 1689; & cela quoiqu'il n'ait ſervi que ſur les barques des pêcheurs; de maniere qu'à cet âge, il ne peut plus être retenu comme garçon de bord par les capitaines & maîtres. Art. 34, tit. premier du même liv. 8 de ladite Ordonnance, confirmée en cette partie par le Réglement du 31 Août 1722, art. 10.

Cela avoit déjà été ainſi preſcrit par l'Ordonnance du 19 Avril 1670, qui portoit de plus que les garçons de bord, après ſix mois de ſervice ſeroient réputés novices, & qu'après deux ans de navigation ſur leſdites barques, ils ſeroient incorporés dans les claſſes. C'eſt qu'on ne pouvoit les recevoir alors qu'ils n'euſſent l'âge de quinze ans. Autrefois à Veniſe, pour ſe former à la navigation, les enfans des meilleurs maiſons commençoit par être *pages* ou mouſſes. Cleirac ſur l'art. 16 des Jugemens d'Oleron, n. 6, pag. 74.

Le novice eſt un jeune homme qui, ſoit qu'il ait été mouſſe ou non, s'engage pour ſervir une campagne ſur un vaiſſeau marchand. Pour être reçu en cette qualité, il faut qu'il ne ſoit pas au-deſſous de l'âge de 16 ans, ni au-deſſus de celui de 25 ans. Art. 3 de l'Ordonnance du 22 Décembre 1739, confirmée en cette partie par l'article premier de l'Ordonnance du 12 Décembre 1759, même pour les vaiſſeaux du Roi.

Autrefois il lui falloit deux ans de ſervice pour être réputé matelot. Ordonnance du 19 Avril 1670; mais l'expérience ayant appris qu'on pouvoit devenir matelot en moins de temps, il a été réglé depuis, qu'un an de navigation ſuffiroit. Art. 12 de l'Ordonnance du 23 Juillet 1745.

Il s'enſuit delà qu'un mouſſe n'a plus beſoin d'attendre l'âge de 18 ans pour être reconnu matelot, & qu'à l'âge de 16 ans, s'engageant comme novice, il ſera matelot après un an de navigation en cette qualité de novice, ſur les vaiſſeaux du Roi ou ſur les navires marchands.

Les noms des matelots, des novices & des mousses, sont également inscrits sur les regiſtres des claſſes; mais pour cela, les novices & les mouſſes ne ſont pas encore enrôlés à l'effet d'être commandés pour le ſervice des vaiſſeaux du Roi : il faut avoir ſervi comme matelot pour y être ſujet.

L'enrôlement des matelots avec leur diſtribution par claſſes dans chaque département, eſt un des principaux moyens employés par Louis XIV, pour ſoutenir la ſplendeur de la marine du Royaume, & la rendre toujours formidable.

Ce grand Prince ayant compris que rien ne pouvoit plus contribuer à la gloire de ſon regne & à la proſpérité de ſes ſujets, que le rétabliſſement des forces maritimes, du commerce & de la navigation dans toute l'étendue de ſes Etats, y donna une attention particuliere dès qu'il eut pris en main les rênes du gouvernement.

Delà tant de magnifiques établiſſemens pour la commodité & la ſûreté des ports, tant de ſages Réglemens pour y maintenir l'ordre & la police, tant d'utiles précautions pour la meilleure conſtruction des vaiſſeaux, leur prompt équipement & leur conſervation.

L'activité du travail & le bon emploi des fonds, ayant répondu aux vues du Monarque, en peu d'années la France fut en état de faire reſpecter ſon pavillon. Mais juſques-là elle n'avoit encore que des vaiſſeaux & d'excellens capitaines ; les équipages ſe formoient difficilement, & lorſqu'il y avoit quelque armement conſidérable à faire, il falloit recourir à l'expédient de fermer les ports ; ce qui arrêtoit tout-à-coup le commerce & la navigation des particuliers, comme le déclare l'Edit du mois de Mai 1670.

Ce fut pour remédier à ce double inconvénient que l'on forma le projet de l'enrôlement des matelots & autres gens de mer. L'eſſai s'en fit tant dans cette province d'Aunis que dans celles de Poitou & de Saintonge; & l'opération en fut confiée à Mr. Colbert du Terron, Conſeiller d'Etat & Intendant de la Marine en Ponant, par Ordonnance du 17 Décembre 1665.

L'Ordonnance portoit, que » revue ſeroit faite en chacune des communautés » des villes & bourgs maritimes de ces trois provinces, pour reconnoître & » enrôler ceux qui ſeroient jugés capables de ſervir dans la Marine ; à l'effet » de quoi, que tous les ports de ces provinces demeureroient fermés, de maniere qu'il n'en pût ſortir aucun vaiſſeau ni autre bâtiment, juſqu'à ce que » la revue eût été faite. »

Le ſuccès de cet eſſai fut tel que le Roi, par une autre Ordonnance du 22 Septembre 1668, déclara que ſon intention, étoit que l'enrôlement des matelots fût pratiqué » dans toutes les villes & communautés des côtes maritimes » du Royaume, pour être enſuite les matelots partagés en trois claſſes, *comme » on l'avoit fait depuis peu dans les gouvernemens de la Rochelle, Brouage & Iſles » de Saintonge*, pour ſervir une année ſur les vaiſſeaux de Sa Majeſté, & les » deux années ſuivantes ſur les navires marchands ; de façon que leſdites » claſſes auroient à rouler & ſervir alternativement ſur les vaiſſeaux de guerre » & les vaiſſeaux marchands. »

C'étoit effectivement, comme s'en explique cette Ordonnance, le moyen le plus efficace pour aſſurer le ſervice ſur les vaiſſeaux du Roi, & pourvoir en même temps à la commodité des particuliers qui équiperoient des bâtimens pour le commerce & pour la pêche.

Cependant cette opération si salutaire n'eut pas d'abord ailleurs le succès qu'elle avoit eu en Poitou, en Saintonge & en Aunis. Il fallut y revenir plus d'une fois, comme le prouvent plusieurs Ordonnances postérieures, concernant la Bretagne, la Provence & les ports du Pays de Labourd ; mais enfin un nouvel Edit du mois d'Août 1673, applanit toutes les difficultés, & l'enrôlement des matelots, avec leur division par classes, se trouva si avancé l'année suivante, que le Roi par son Réglement général du 6 Octobre 1674, n'eut plus besoin que d'ordonner dans l'article premier du tit. 11 qu'il fût maintenu & continué.

Pour faciliter ce grand établissement, le Roi par sa Déclaration du 20 Juillet 1661, relative à celle du mois d'Octobre 1647, avoit déjà accordé aux matelots & autres gens de mer, divers avantages, & privileges dont la plûpart subsistent encore aujourd'hui.

J'observe ici, par occasion, que du nombre de ces privileges sont les exemptions du logement des gens de guerre, de guet & garde des portes des villes & châteaux, de tutelle & curatelle, de la collecte des tailles, sequestre & garde des biens & régime des fruits pendant l'année de leur service, & que la Cour des Aydes de Rouen, ayant donné depuis peu atteintes à ces privileges, son Arrêt a été annullé par Arrêt du Conseil du neuf Mars 1755, qui a confirmé les officiers mariniers, les matelots & autres gens de mer dans le droit d'en jouir. L'article 6 de Ordonnance du 12 Décembre 1759, a admis les novices à la participation de ces mêmes privileges.

Un autre privilege que j'ai cru devoir remarquer particulierement, parce qu'on en doute dans quelques Jurisdictions autres que celle de l'Amirauté, est celui de refuser de plaider & de se défendre des actions civiles contr'eux intentées pendant l'année de leur service pour le Roi ; ce qui emporte la surséance & la suspension de toutes poursuites contr'eux *en leurs procès & différents civils*, à l'effet de quoi il leur suffit de produire un certificat du Commissaire de la Marine, portant qu'ils sont effectivement employés au service de la Marine Royale.

Ce privilege, & les autres dont il vient d'être parlé, leur ont été accordés d'abord par Edit du mois d'Août 1673 ; puis confirmés par l'Ordonnance du 15 Avril 1689. liv. 8, tit. premier, article 14, ils l'ont encore été d'abondant par ledit Arrêt du Conseil du 9 Mars 1755. Au moyen de quoi il y auroit de la témérité à refuser de les reconnoître. Quelques-uns ont cru néanmoins qu'à l'exemple des lettres d'Etat, il falloit distraire de ce privilege de la suspension de toutes poursuites, les dettes extrêmement privilégiées, telles que sont les loyers de maison, les fournitures de pain & autres alimens ; & pour appuyer cette exception ou restriction, on a allégué qu'il seroit même du propre intérêt des gens de mer que cela fût ainsi : mais sans y avoir égard, le privilege a été confirmé en plein, par Sentence de la Sénéchaussée de cette ville, du 2 Juillet 1759, rendue sur délibéré.

En même-temps que Louis XIV invitoit ses sujets à s'engager au service de la marine par l'attrait des privileges, il n'oublioit rien d'un autre côté, soit pour les empêcher d'aller s'établir chez les étrangers, soit pour rappeller ceux qui avoient passé au service d'autres puissances. C'est dans cette vue

qu'intervint l'Edit du mois d'Août 1669, qui, en renouvellant la Déclaration du 20 Juillet 1661, de même que les Ordonnances de Louis XIII, des 17 Avril 1635 & 23 Janvier 1638; fit de nouvelles défenfes à tous François de s'habituer dans les pays étrangers, avec injonction à ceux qui s'y étoient établis de retourner dans le Royaume, fur peine contre les uns & les autres de confiscation de corps & de biens.

Par ce même Edit, il fut auffi enjoint à ceux qui étoient au fervice d'une marine étrangere, de retourner dans fix mois, & défenfes furent faites à tous François de fervir hors du Royaume dans la marine, auffi à peine de la vie.

Cet Edit fut fuivi d'une Ordonnance du 2 Octobre audit an 1669, qui en recommanda expreffément l'exécution; & il avoit été précédé d'une Déclaration du Roi, du vingt Février mil fix cent foixante-fept, portant aminiftie en faveur des officiers mariniers, foldats & matelots fervans dans la marine en pays étranger, à condition de revenir en France en quelque port du Royaume, pour y être engagés au fervice de Sa Majefté; mais par une autre Déclaration du Roi, du dix Octobre mil fix cent quatre-vingt, la peine de mort fut commuée en celle des galeres à perpétuité; ce qui a été confirmé par l'article 29, tit. premier, liv. 8 de l'Ordonnance de 1689, *en difant punis comme deferteurs*, car c'étoit alors la peine des déferteurs. Autre Ordonnance conforme du 25 Juin 1698.

Enfin par autre Edit du mois d'Avril 1687, le Roi portant encore l'attention jufqu'à inviter les étrangers à prendre parti dans la marine de France, en accordant à ceux qui après avoir fervi durant cinq ans, voudroient s'habituer dans le Royaume, le privilege de n'être plus réputés aubains, & de jouir au contraire de tous les droits de regnicoles, fans avoir befoin de lettres de naturalité, en rapportant fimplement l'extrait de leur enrôlement & les certificats de leur fervice, vifés des Intendans de Marine, ou en leur abfence des Commiffaires aux claffes; à condition néanmoins de profeffer la Religion Catholique. Toutes ces difpofitions ont été confirmées par l'Ordonnance générale du 15 Avril 1689, liv. 8, tit. premier, où fe trouve réuni dans un feul corps, tout ce qui avoit déjà été réglé & prefcrit pour le rétabliffement de la marine & l'enrôlement des matelots.

C'eft ainfi que par des foins affidus, & néanmoins en affez peu de temps, Louis XIV, fecondé par le grand Colbert, fe vit en état, fans apporter aucune interruption au commerce de fes fujets, d'armer ces flottes redoutables qui firent trembler plus d'une fois des puiffances qui jufques-là s'étoient attribué l'empire de la mer.

Le bel ordre établi par ce grand Prince, conftamment fuivi & maintenu dans la marine, a été & en fera perpétuellement la reffource. La France pourra bien encore effuyer des revers fur mer: mais fes forces maritimes feront toujours les mêmes, tant qu'elle trouvera dans la multitude de fes officiers & de fes matelots, la même facilité pour former de bons équipages.

Et il n'eft pas à craindre au refte qu'elle manque dans la fuite d'hommes de mer, quelque augmentation qui furvienne dans le commerce maritime. Au contraire plus le commerce fera étendu, plus le fonds des matelots groffira par les fages mefures que le gouvernement a prifes depuis quelques années,

pour

pour renouveller continuellement ce fonds, & l'accroître même considérablement, au moyen des mousses & des novices dont la multiplication ordonnée assure à l'Etat une pépiniere de matelots d'autant plus fertile, que la navigation marchande sera plus florissante. Et voilà comme cette même navigation fournira toujours à la marine du Roi les matelots dont elle aura besoin, à quoi bien des gens qui se mêlent de politique ne font pas attention; ce qui reste seulement à souhaiter, c'est que le luxe soit banni des vaisseaux, & que les capitaines se ressouviennent que c'est à des hommes qu'ils ont affaire.

Par rapport aux mousses, ci-devant il en falloit bien comme aujourd'hui un par dix hommes d'équipage, mais au-dessous de dix hommes l'on pouvoit s'en passer; & à présent pour quelque navigation que ce soit, même au petit cabotage, il faut un mousse dès qu'il y a trois hommes d'équipage, article 20 du Réglement du 23 Janvier 1727. De plus, afin que les pêcheurs soient exempts de servir à leur tour sur les vaisseaux du Roi, de même que les capitaines ou maîtres des autres bâtimens, ils doivent avoir un garçon de bord chaque voyage qu'ils font. Il est aisé de juger par-là du nombre des mousses qu'occupe la navigation au petit cabotage & à la pêche, outre ceux qui sont employés sur les navires équipés au long cours & au grand cabotage.

En ce qui concerne les novices, il avoit déjà été ordonné par l'article 21 dudit Réglement du 23 Janvier 1727, qu'il y en auroit un sur chaque bâtiment de 25 tonneaux & au-dessus; mais cela n'ayant pas paru suffisant, surtout pour le port de la Rochelle où les matelots n'étoient pas en assez grand nombre, il fut réglé par Ordonnance du Roi du 22 Décembre 1739, qu'à l'avenir il seroit embarqué sur chaque navire expédié à la Rochelle, soit pour le long cours ou le grand cabotage, un novice par dix hommes d'équipage outre le nombre des mousses requis.

L'utilité de cet établissement, pour former de nouveaux matelots, a tellement été reconnue dans la suite, que non-seulement, de cet arrangement particulier il en a été fait un Réglement général pour tous les ports du Royaume; mais même que l'obligation d'embarquer des novices a été étendue jusqu'au cinquieme homme d'équipage, par l'Ordonnance du 23 Juillet 1745, ce qui augmente continuellement d'un cinquieme la masse des matelots.

L'article premier de cette Ordonnance si intéressante, porte qu'il sera employé sur tous les bâtimens qui seront armés dans les différens ports du Royaume, un nombre de novices proportionné à la force des équipages desdits bâtimens.

Aux termes de l'article 2, le nombre des novices doit être de la cinquieme partie de la totalité des équipages, en sorte qu'il doit y avoir un novice pour quatre autres personnes embarquées sous quelque dénomination qu'elles soient comprises dans les rôles; c'est-à-dire, que les officiers majors & mariniers sont comptés pour former le nombre, tout comme les matelots.

Les novices ne peuvent avoir moins de seize ans ni plus de vingt-cinq, & ils ne seront point reçus s'ils ne sont reconnus d'une complexion robuste & propre à devenir bons matelots : c'est la disposition de l'article 3.

Seront réputés novices tous les jeunes gens qui n'auront point navigé ou

qui n'auront fervi que fur les rivieres & à la pêche du poiffon frais, & tous ceux qui, au-deffous de l'âge de dix-huit ans, feront reconnus trop foibles pour être matelots, & néanmoins trop forts pour refter mouffes, art. 4.

L'article 5 veut que les enfans de gens de mer foient employés par préférence à tous autres, & cela eft jufte pour ce cas.

Par l'article 6 il eft permis aux armateurs & aux capitaines de choifir les fujets qu'ils voudront employer en qualité de novices, & s'ils n'en peuvent trouver fuffifamment, il leur en fera fourni par les Commiffaires de marine & des Claffes.

S'il ne s'en préfente pas affez de gré à gré, les Commiffaires font autorifés par l'article 7 à en commander d'autorité; mais aux termes de l'article 8 ils ne peuvent commander que de jeunes gens qui auront déjà fait quelque navigation à la mer ou fur les rivieres; & s'il n'y en a pas fuffifamment dans leur département, ils en demanderont aux officiers des départemens voifins, lefquels en feront la levée, foit de gré ou d'autorité.

Ces cas ne peuvent fe rencontrer que rarement par la facilité que trouvent les armateurs & les capitaines d'engager des novices; mais peut-être que c'eft à ces difpofitions de l'Ordonnance qu'ils font redevables de cette facilité.

Les particuliers qui fe feront engagés de gré à gré, & qui refuferont d'exécuter leur engagement, feront commandés d'autorité par lefdits Commiffaires, & pourront être arrêtés pour les obliger de s'embarquer, art. 9.

Par l'article 10, la folde de ces novices fera réglée par le Commiffaire, à proportion de leur travail & de leur capacité, ce qui s'entend fauf les conventions arrêtées entre les armateurs & les novices.

Jufque-là néanmoins le novice n'eft pas engagé irrévocablement au fervice de la marine. Après un voyage de fix mois & au-delà, il lui eft permis de renoncer à la navigation, en faifant à cet effet fa déclaration aux Officiers des Claffes; mais fi la navigation n'a pas été de fix mois, il ne pourra renoncer qu'après un fecond voyage, durant lequel, porte l'article 11, le novice aura été reconnu peu propre à la navigation. Il femble que cela implique contradiction, & les Commiffaires aux Claffes favent en abufer pour refufer aux novices la faculté de fe retirer du fervice. En leur laiffant une liberté entiere de quitter la navigation jufqu'à ce qu'ils fuffent enrôlés fur le regiftre des matelots, il s'en préfenteroit un plus grand nombre pour fervir fur les navires.

C'eft ce que l'on a enfin reconnu, & c'eft pour cela que l'article 5 de l'Ordonnance du 12 Décembre 1759, il a été permis aux novices de quitter le fervice après leur premiere campagne; ceux mêmes qui auront fait plufieurs campagnes, pourront quitter à la paix, fans pouvoir être contraints de continuer le métier de la mer.

L'article 12 porte que les novices qui auront navigé un an ne pourront plus être embarqués qu'en qualité de matelots, & qu'alors ils feront infcrits en ladite qualité fur les regiftres des Claffes. Il ne faut donc pas, comme bien des gens le penfent, quatre à cinq ans pour former un matelot, à moins qu'ils n'entendent parler d'un matelot du premier ordre & confommé dans fon art. Mais les matelots de cette efpece font très-rares, il faut qu'ils

ſoient nés avec des diſpoſitions extraordinaires, en ſorte que l'art ait peu de choſe à y ajouter. Il en eſt d'eux comme de ceux qui dans chaque profeſſion brillent & laiſſent les autres fort en arriere : l'axiome *noſcuntur pœtæ*, s'étend à tout.

Les deux autres articles de cette Ordonnance n'ont rien de remarquable.

L'effet de l'enrôlement des matelors eſt tel, qu'il n'y a que ceux qui y ſont compris qui puiſſent s'engager en cette qualité, s'ils ne ſont étrangers, auquel cas ils pourront être pris par les capitaines juſqu'au tiers de l'équipage, comme il ſera obſervé dans la ſuite ſur l'article 10.

Dès qu'il s'agit d'un François, quelque expérience qu'il ait acquiſe dans la marine, il ne peut s'engager valablement à aucun capitaine ou maître de navire comme matelot, qu'il n'ait été enrôlé aux Claſſes, & qu'il n'en ait retiré ſon buletin; c'eſt-à-dire, le certificat qu'il eſt claſſé, avec indication des années qu'il doit ſervir, article 7, titre 5, livre 8 de l'Ordonnance du 15 Avril 1689. Il eſt défendu pareillement à tous capitaines, maîtres ou propriétaires de navires ou autres bâtimens de mer, de les employer ſans être aſſurés qu'ils ſont effectivement enrôlés, à peine de cinq cens livres d'amende, & de punition corporelle en cas de récidive, article 6, titre premier du même livre 8 de ladite Ordonnance de 1689, ce qui avoit déjà été ordonné par l'Edit du mois de Mai 1670.

Ce n'eſt pas encore aſſez qu'ils ſoient claſſés, il faut de plus qu'ils ne ſoient pas en tour de ſervice ſur les vaiſſeaux du Roi, de maniere qu'ils ne peuvent s'engager ſur les vaiſſeaux marchands qu'en temps libre; & même ayant la liberté de s'engager, il faut que leur engagement ſoit tel qu'ils puiſſent être de retour avant le commencement de l'année de leur ſervice, article 15 & 17 du même titre premier.

Ils ſont tellement liés par leur enrôlement, qu'ils ne peuvent changer de condition & de demeure ſans l'avoir déclaré au Commiſſaire de leur département. Delà les capitaines ou maîtres des vaiſſeaux marchands ne peuvent engager les matelots des provinces voiſines du lieu de leur armement, qu'après s'être fait repréſenter le congé à eux accordé par le Commiſſaire du département qu'ils auront quitté, & le certificat du Commiſſaire de la province où ils ſe trouveront, portant qu'il les a enrôlés dans les Claſſes de la province où ils ont transféré leur domicile, à peine contre les matelots d'être punis comme déſerteurs, & de cinq cens livres d'amende contre les capitaines, maîtres ou patrons, article 16, encore du même titre premier.

Les matelots ne peuvent non plus s'engager dans le ſervice des troupes, ſoit de terre, ſoit de la marine, & s'ils le font, ſans déclarer qu'ils ſont enrôlés dans les Claſſes, ſoit avant l'engagement, ſoit dans les vingt-quatre heures, ils encourent la peine des galeres perpétuelles. Ordonnance du 27 Mars 1725, en interprétation de celle du 4 Février 1717, au lieu de vingt-quatre heures, le délai eſt aujourd'hui de huit jours ſuivant l'article 6 de l'Ordonnance du 16 Novembre 1759. Au ſurplus, l'article 7 déclare ces engagemens nuls, & veut que les officiers avec leſquels ils auront été contractés, ne puiſſent prétendre le rembourſement d'aucuns frais.

Leur obligation de ſervir tour-à-tour ſur les vaiſſeaux du Roi, ſubſiſte même après qu'ils ſont devenus officiers mariniers, & qu'ils ont été reçus

pilotes, ou maîtres; & ces derniers n'en sont exempts qu'en prenant sur leur bord, à chaque voyage qu'ils feront en mer, un mousse par dix hommes de leur équipage, article 31 encore du même titre.

L'article suivant ajoute que s'ils sont une année sans aller à la mer, ils perdront leur exemption, & seront obligés de servir à leur tour sur les vaisseaux de Sa Majesté, sans pouvoir recouvrer l'exemption qu'après avoir navigé trois années consécutives en qualité de capitaines, maîtres ou patrons: disposition qui a été étendue aux maîtres de bateaux de pêche par l'article 9 du Réglement du 31 Août 1722.

Et comme il y avoit des gens de mer qui ne se faisoient recevoir maîtres ou pilotes que pour s'exempter du service sur les vaisseaux du Roi, par une nouvelle Ordonnance du 12 Janvier 1734, il a été réglé qu'ils continueront d'être assujettis au service, jusqu'à ce que, par rapport aux capitaines, ils ayent été portés en cette qualité sur un rôle d'équipage suivi d'un congé de l'Amiral, & pour les pilotes jusqu'à ce qu'ils ayent été établis sur un rôle d'équipage en la même qualité; de maniere que leurs noms ne doivent être inscrits sur les rôles des Classes, qui y sont destinés, qu'après avoit fait leur premiere campagne dans lesdites qualités.

La même Ordonnance au surplus confirme les articles de celle de 1689 qui viennent d'être cités.

A l'égard des maîtres ou patrons reçus pour la navigation au petit cabotage simplement, quoiqu'ils soient tenus pareillement d'avoir un mousse par dix hommes d'équipage, & même un, dès qu'ils ont trois hommes d'équipage, ils ne sont pas néanmoins exempts de servir à leur tour sur les vaisseaux du Roi, article 7 de l'Ordonnance du 18 Octobre 1740; mais pour être reçus ainsi maîtres, il n'est pas nécessaire qu'ils ayent fait deux campagnes sur les vaisseaux de Sa Majesté, comme il résulte de l'article 6 & du préambule de ladite Ordonnance: cette Ordonnance a été rapportée ci-dessus, livre 2, titre premier du capitaine, article premier.

Pour ce qui est des officiers mariniers & matelots pourvus d'offices, ou chargés des fonctions relatives à la police & à des services publics, l'Ordonnance du 28 Juillet 1746, porte, en conformité de celle du 25 Janvier 1699, qu'ils ne pourront être exempts de servir à leur tour, si la finance de leurs offices n'est de la somme de 500 liv. & au-dessus, & s'ils ne renoncent à exercer toute fonction de matelot.

La même Ordonnance veut aussi que ceux qui seront chargés des fonctions concernant la police des villes & paroisses maritimes, qui seront employés aux pataches & bateaux des fermes, à ceux des Gouverneurs, & généralement à des services publics, de quelque nature que ce soit, ne puissent sous ce prétexte être exempts de l'ordre & discipline des Classes; que nonobstant lesdits emplois, ils soient commandés à leur tour pour le service des vaisseaux de Sa Majesté.

En faveur de la pêche, les maîtres de barques qui ne font pas d'autre navigation, sont exempts de ce service, toutefois en tenant sur leurs bâtimens un jeune garçon ou mousse, & en rapportant aux Commissaires des Classes les congés qui leur auront été délivrés en qualité de pêcheurs, par les officiers de l'Amirauté, pendant trois années consécutives: c'est la disposition de

l'article 33, titre premier, livre 8 de l'Ordonnance de 1689, relative à l'Ordonnance du 19 Avril 1670, & confirmée par l'article 8 du Réglement du 31 Août 1722.

Cela n'empêche pas néanmoins qu'ils ne puiſſent être commandés pour le ſervice du Roi, dans les cas extraordinaires & preſſans; & c'eſt pour cela qu'ils doivent être compris dans les rôles des Claſſes comme tous les autres gens de mer, article 3, titre 5 du même livre 8 de ladite Ordonnance de 1689; mais dans un regiſtre qui leur eſt particulier, ſuivant l'article 11 dudit Réglement du 31 Août 1722.

A tout cela il n'y auroit rien à dire ſi des Commiſſaires aux Claſſes, moins jaloux de leur autorité & exempts de paſſion, obſervoient réguliérement le tour du ſervice ſur les vaiſſeaux du Roi, & s'ils ne commandoient pas ſouvent des gens de mer à contre-temps, par caprice ou vengeance, pour donner à ceux qu'ils protégent des préférences injuſtes : deſpotiſme trop capable de rebuter les marins. Mais ce qui mérite une attention particuliere, c'eſt qu'il arrive que des capitaines de navire ſont commandés pour ſervir comme ſimples matelots ou pilotins, ſans en excepter même les enfans de famille & ceux qui ont vieilli dans l'exercice de la navigation. En les humiliant de la ſorte, c'eſt les avilir, abattre leur courage, & leur faire redouter un ſervice auquel ils ſe porteroient avec zele, s'ils occupoient ſur les vaiſſeaux du Roi des poſtes convenables à leur état & à leur capacité.

Les capitaines de ces vaiſſeaux pourroient corriger des injuſtices auſſi criantes; mais trop jaloux de l'autorité du commandement, ils ſont rarement tentés de rendre juſtice au mérite des ſubalternes, même après avoir reconnu en eux des lumieres ſupérieures.

Il eſt temps de paſſer à l'examen & à l'explication des différens articles dont le préſent titre eſt compoſé.

REGLEMENT DU ROI,

Sur ce qui doit être obſervé par les maîtres & patrons des bateaux portant mâts, voiles & gouvernail, qui ſont la pêche du poiſſon frais.

Du 31 Août 1722.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ étant informée que les maîtres & patrons des bateaux portans mâts, voiles & gouvernail, qui font la pêche à la mer du poiſſon frais, & qui ſont ſeulement tenus de prendre un congé de l'Amiral par chacun an, ne font point faire mention au bureau des Claſſes, des changements qui peuvent arriver à leur équipage, pendant l'année que dure leur congé, ce qui eſt contraire à l'ordre & à la diſcipline qui doivent s'obſerver dans les Claſſes; & S. M. voulant empêcher la continuation d'un pareil abus, de l'avis de Monſieur le Duc d'Orléans Régent, Elle a fait le préſent Réglement qu'elle veut être exécuté en tout ſon contenu.

ARTICLE PREMIER.

Fait défenſes à tous maîtres & patrons de bâteaux portants mâts, voiles & gouvernail, qui font la pêche à la mer du poiſſon frais, d'em-

barquer aucun matelot ou garçon de bord, qui ne soit compris dans le rôle d'équipage, à peine de 60 liv. d'amende pour chaque matelot ou garçon de bord embarqué.

II. Leur défend aussi Sa Majesté de débarquer des matelots ou garçons de bord, & d'en embarquer d'autres sans faire faire mention au bureau des Classes desdits changemens, à peine de 60 liv. d'amende pour chaque matelot ou garçon de bord débarqué, & pareille somme pour chaque matelot, novice ou mousse embarqué.

III. Leur défend de prendre aucun passager sans en faire faire mention au bas de leur rôle d'équipage, à peine de 60 liv. d'amende pour chaque passager embarqué.

IV. Toutes les amendes mentionnées au présent Réglement, seront solidaires, tant contre lesdits maîtres ou patrons, que contre les propriétaires desdits bateaux ou bâtimens, & seront poursuivies à la requête des Procureurs de Sa Majesté des Amirautés.

V. Le tiers desdites amendes appartiendra au dénonciateur.

VI. Les Commissaires de marine, commis principaux & ordinaires, ayant le détail des classes dans les départemens & quartiers, donneront avis aux Procureurs de Sa Majesté des Amirautés, chacun dans leur district, de ceux qu'ils sauront avoir contrevenu au présent Réglement, & sur leur avis lesdits Procureurs de Sa Majesté seront tenus de faire les poursuites nécessaires à leur requête.

VII. Lesdits maîtres & patrons faisant la pêche du poisson frais à la mer, avec bateaux portants mâts, voiles & gouvernail, seront seulement tenus de prendre un congé de l'Amiral pour un an, conformément à l'article 3 du titre premier, livre 5 de l'Ordonnance du mois d'Août 1681.

VIII. Lesdits maîtres & patrons continueront d'être exempts de l'ordre du service des classes, conformément à l'art. 33 du tit. 1, liv. 8 de l'Ordonnance du mois d'Avril 1689, en tenant sur leur bord un jeune garçon au-dessous de dix-huit ans, & en rapportant aux Commissaires aux classes de leur département, les congés qui leur auront été donnés en qualité de pêcheurs, pendant trois années consécutives, par les officiers de l'Amirauté.

IX. Lesdits maîtres & patrons qui seront une année sans aller à la mer, prendront leurs exemptions, conformément à ladite Ordonnance, & seront obligés de servir à leur tour sur les vaisseaux de Sa Majesté, sans qu'ils puissent prétendre de jouir de la même exemption, qu'après avoir navigé pendant trois années consécutives en qualité de maîtres & patrons, & avoir tenu sur leur bord un jeune garçon au-dessous de dix-huit ans.

X. Les garçons qui auront servi sur les bâtimens de pêche, seront réputés matelots à dix-huit ans, conformément à ladite Ordonnance, & ne pourront être retenus comme garçon de bord par lesdits maîtres & patrons. Les Commissaires des classes auront soin de les inscrire sur les registres des matelots audit âge de dix-huit ans, & lesdits patrons & maîtres seront tenus pour jouir de l'exemption de prendre un autre garçon de bord.

XI. Les Commissaires, commis principaux & ordinaires des classes, continueront de comprendre, conformément à ladite Ordonnance, dans les rôles des classes, lesdits maîtres & patrons, ainsi que les capitaines de navires, maîtres & patrons de barques & pilotes, quoiqu'ils soient exempts de l'ordre des classes, pour en savoir le nombre & s'en servir, s'il est nécessaire dans les cas imprévus.

Mande & ordonne Sa Majesté à Monf. le Comte de Toulouse, Amiral de France, de tenir la main à l'exécution du présent Réglement, de le faire lire, publier & afficher par-tout où besoin sera; comme aussi aux Intendans & Commissaires généraux de la marine, de tenir la main à son exécution, & à tous autres qu'il appartiendra, de s'y conformer. Fait à Versailles le 31 Août 1722 *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, FLEURIAU.



ORDONNANCE DU ROI,

Qui impose la peine des galeres aux matelots & autres gens de mer qui s'engageront, tant dans les Troupes de terre, que dans celles de la marine, s'ils ne déclarent être classés.

Du 27 Mars 1725.

SA MAJESTÉ s'étant fait représenter son Ordonnance du 4 Février 1717, qui impose la peine des galeres aux matelots & autres gens de mer qui s'engageront dans les troupes de terre sans avoir déclaré qu'ils sont enrôlés dans les classes; & voulant imposer la même peine à ceux qui s'engageront dans les compagnies franches de la marine, & leur donner cependant le temps de se reconnoître pour faire cette déclaration, attendu qu'ils peuvent s'engager étant pris de boisson, Sa Majesté a ordonné & ordonne que les matelots & autres gens de mer qui s'engageront, tant dans les troupes de terre que dans celles de la marine, sans déclarer qu'ils sont enrôlés dans les classes, seront punis de la peine des galeres. Veut cependant Sa Majesté, qu'en faisant par eux cette déclaration dans les vingt-quatre heures de leur engagement, ils ne soient point assujettis à ladite peine des galeres. Mande & ordonne Sa Majesté à Monsieur le Comte de Toulouse, Amiral de France, aux Vice-Amiraux, Lieutenans généraux, Intendans, Chefs d'escadres, Commissaires généraux, & Capitaines de vaisseaux, de tenir chacun en droit soi, la main à l'exécution de la présente Ordonnance, qui sera lue, publiée & affichée par-tout où besoin sera. Fait à Marly le vingt-septieme Mars mil sept cent vingt-cinq. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX.

RÉGLEMENT

Pour la navigation au petit cabotage en Guyenne, Saintonge, pays d'Aunis, Poitou & Isles dépendantes.

Du 23 Janvier 1727.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTE' estimant nécessaire de régler d'une maniere uniforme la navigation du petit cabotage dans tous les ports de Guyenne, Saintonge, pays d'Aunis, Poitou & Isles dépendantes, & de donner en même-temps une plus grande facilité au commerce, en maintenant l'ordre & la discipline parmi les équipages, Elle a resolu le présent Réglement, qu'elle veut être exécuté suivant sa forme & teneur.

ARTICLE PREMIER.

Les bâtimens de Guyenne, Saintonge, pays d'Aunis, Poitou & Isles dépendantes, qui navigueront de port en port le long des côtes desdites Provinces, soit à la part ou au voyage, seront réputés naviger au petit cabotage, de quelque grandeur que soient lesdits bâtimens, & de quelque nombre que soient leurs équipages.

II. Entend Sa Majesté comprendre dans ladite navigation du petit cabotage, tous les ports depuis Bayonne jusqu'à Dunkerque inclusivement.

III. Les officiers-mariniers & matelots des classes qui ne feront point de service, pourront s'engager en toute liberté avec les marchands, & servir à faire leur commerce, en se présentant seulement au Bureau des classes lors de l'expédition du rôle, pour y passer en revue. Ceux de la classe de service qui ne seront

point commandez ou retenus pour armer sur les vaisseaux de Sa Majesté, pourront aussi s'engager en toute liberté pour naviger au petit cabotage, en se présentant seulement au Bureau des classes lors de l'expédition du rôle pour y passer en revue. Veut cependant Sa Majesté, que si pendant le cours de ladite année elle en a besoin pour son service, ils soient tenus de quitter celui des bâtimens marchands sur lesquels ils seront armés.

IV. Tous officiers-mariniers & matelots qui se trouveront en voyage lorsque ce sera à leur tour à marcher pour le service de Sa Majesté, seront commandés à leur retour s'ils reviennent dans l'année de la classe de leur service, & s'il est ordonné de nouvelles levées.

V. Les capitaines ou maîtres qui commanderont des bâtimens pour le petit cabotage, seront tenus de prendre avant leur départ un rôle de leur équipage, qui sera visé & certifié par l'officier des classes de leur quartier; leur fait défenses Sa Majesté de partir sans ledit rôle, à peine de cent livres d'amende; ledit rôle sera expédié quadruple par ledit officier des classes, & contiendra les noms & surnoms de tous ceux qui seront embarqués sur lesdits bâtimens, conformément au modele en suite du présent Réglement; lequel rôle servira pendant trois ou quatre mois au plus, à compter du jour & date de son expédition. Veut cependant Sa Majesté, que quand un maître voudra entreprendre un voyage qui pourra durer plus long-temps que le terme qui restera à expirer du rôle dont il sera porteur, il soit obligé de prendre un nouveau rôle, à peine de cent livres d'amende.

VI. Il restera au Bureau des classes une des quatre expéditions desdits rôles, & les trois autres seront délivrées au maître qui en remettra une au greffe de l'Amirauté pour avoir un congé de l'Amiral, une autre au Trésorier des invalides de la marine, & ledit maître sera tenu de porter la troisieme avec lui pendant le cours de sa navigation, à peine de cent livres d'amende.

VII. Il sera aussi expédié un rôle quadruple aux maîtres des chaloupes & bateaux du département de Bordeaux, qui vont pendant les mois de Juin, Juillet & Août à la pêche des moules pour les porter dans les rivieres de Gironde, Garonne & Dordogne, cette navigation étant réputée petit cabotage.

VIII. Entend Sa Majesté que les maîtres des traversiers & chaloupes, servant à la pêche du poisson frais, & aux passages publics, & des alleges & autres bâtimens employés au chargement & déchargement des navires en rade, soient pareillement tenus de prendre un rôle d'équipage, qui sera expédié triple & conforme au modele en suite du présent Réglement, lequel rôle servira pendant six mois; & seront lesdits maîtres obligés d'informer les officiers des classes du lieu d'où ils dépendent, des changemens qui arriveront dans leurs équipages, pour en faire mention sur lesdits rôles, à peine de vingt livres d'amende; il restera une des expéditions dudit rôle au Bureau des classes, l'autre sera remise au greffe de l'Amirauté, & le maître sera tenu de porter la troisieme avec lui dans sa navigation, à peine de cent livres d'amende.

IX. Lesdits maîtres des traversiers & bateaux pêcheurs, seront tenus, en cas qu'ils prennent dans leurs bâtimens quelques marchandises & autres effets à fret d'un port à un autre, d'en faire déclaration à l'officier des classes du port où il chargeront, lequel officier des classes en fera mention sur lesdits rôles, à l'effet de payer par lesdits maîtres à leur retour dans le port où ils auront pris leurs rôles d'équipage, le droit des invalides de la marine, le tout à peine de vingt livres d'amende.

X. Fait défenses Sa Majesté au commis à la délivrance des congés de l'Amiral, d'en délivrer aucun, à peine de cinq cent livres d'amende, que sur la représentation d'une expédition desdits rôles, visée & certifiée des officiers des classes qui sera remis par les capitaines ou maîtres au greffe de l'Amirauté. Défend aussi Sa Majesté aux officiers de l'Amirauté, ou Juges connoissans des causes maritimes, d'enrégistrer lesdits congés, à peine de nullité & d'interdiction contre les Officiers ou Juges.

XI. Tous les rôles déposés au Bureau des classes à l'armement, seront envoyés dans les premiers jours de chaque mois au Secretaire d'Etat ayant le département de la marine, par les officiers des classes, comme aussi tous les rôles originaux que les maîtres auront remis au Bureau des classes à leur retour.

XII. Les maîtres seront tenus, à peine de cent livres d'amende, de représenter les rôles de leurs équipages dont ils seront porteurs, au Bureau des classes des ports où ils aborderont pendant leur navigation, pour y être visés par les officiers des classes après avoir fait la revue desdits équipages.

XIII. Dispense Sa Majesté les capitaines ou maîtres des pataches des Fermes, de se présenter au Bureau des classes des ports où ils aborderont, pour y faire visiter leur rôle; leur défend seulement de prendre aucuns officiers mariniers, matelots & autres en remplacement de morts ou désertés, sans en avertir l'officier

des

des classes du lieu où il les embarqueront, lequel en fera mention sur leur rôle en remplacement d'équipage.

XIV. Fait défenses Sa Majesté aux maîtres d'embarquer aucun matelot, novice & mousse pour faire partie de leur équipage, qu'ils ne soient compris dans ledit rôle, à peine de soixante livres d'amende pour chaque matelot, novice & mousse embarqué.

XV. Leur défend aussi de débarquer les matelots, novices & mousses, & d'en embarquer d'autres, sans faire faire mention sur leurs rôles au Bureau des classes desdits changemens, à peine de soixante livres d'amende pour chaque matelot, novice & mousse débarqué, & de pareille somme pour chaque matelot, novice & mousse embarqué en remplacement.

XVI. Leur défend encore Sa Majesté d'embarquer aucun passager de quelque qualité & condition qu'il soit, sans en faire faire mention au bas de leur rôle, à peine de 60 liv. d'amende.

XVII. S'il arrive des changemens pendant la navigation dans les équipages desdits bâtimens, soit par maladie, mort ou désertion, les maîtres seront obligés d'en rendre compte au Bureau des classes du premier port où ils aborderont, à peine de soixante livres d'amende pour chaque homme débarqué par maladie, mort ou désertion; & lesdits maîtres seront tenus de justifier le débarquement des malades & la désertion par la déclaration des équipages, & la mort des décédés par l'extrait mortuaire, & en cas qu'ils n'en puissent pas rapporter, par la déclaration de l'équipage.

XVIII. Les officiers des classes seront tenus d'apostiller lesdits changemens sur le rôle des maîtres, en marquant le lieu & le jour où ces changemens seront arrivés, & de signer leurs apostilles.

XIX. Ils seront aussi tenus de marquer dans le vu qu'ils mettront sur lesdits rôles, le nombre d'équipage effectif qui leur sera présenté, & la destination des bâtimens, suivant la déclaration des maîtres.

XX. Veut Sa Majesté que dans les bâtimens qui navigeront au petit cabotage, & dans lesquels il y aura un équipage de trois hommes jusqu'à dix, il soit embarqué un mousse ou jeune garçon de l'âge de douze à dix-huit ans, fils d'officier-marinier ou matelot, autant qu'il sera possible, & que dans ceux dont l'équipage se trouvera plus fort de dix hommes, il en soit embarqué deux; le tout à peine contre le maître de soixante livres d'amende pour chaque mousse qu'il n'aura point embarqué après l'avoir fait mettre sur le rôle d'équipage.

XXI. Veut aussi Sa Majesté, qu'il soit embarqué un matelot novice sur chacune des barques de vingt-cinq tonneaux & au-dessus, qui armeront dans les ports de la province de Guyenne, à peine contre le maître d'une pareille amende de soixante livres.

XXII. Les officiers des classes n'employeront sur les rôles d'équipages qu'ils expédieront, aucuns maîtres, officiers-mariniers, matelots, & autres gens de mer des autres départemens & quartiers, sans une permission des officiers des classes desdits départemens & quartiers; laquelle permission sera conforme au modele en suite du présent Réglement.

XXIII. Les maîtres seront tenus de remettre au Bureau des classes du port où ils désarmeront, leur rôle d'équipage en original, trois jours après leur arrivée au plutard, & d'y représenter leurs équipages, à peine de dix livres d'amende.

XXIV. Les officiers des classes déchargeront les rôles des équipages des bâtimens qui navigeront au petit cabotage, dans la forme prescrite aux modeles en suite du présent Réglement, & ils en remettront deux expéditions aux maîtres, l'une pour leur servir de décharge, & l'autre pour le Trésorier des invalides de la marine.

Ils déchargeront aussi les rôles des équipages des traversiers & bateaux servant à la pêche du poisson frais, aux passages publics & aux voyages en rade; ils en délivreront une expédition aux maîtres des traversiers & bateaux, pour leur servir de décharge, & une autre expédition pour remettre au Trésorier des invalides de la marine, dans le cas où lesdits maîtres seront tenus de payer les droits desdits invalides.

XXV. Défend Sa Majesté aux Commissaires de la marine, commis principaux ou ordinaires des classes, d'expédier aux maîtres des bâtimens qui auront navigé au petit cabotage, & à ceux des traversiers & bateaux servant à la pêche du poisson frais, aux passages publics & aux voyages en rade, qui se trouveront dans le cas d'être sujets aux droits des invalides de la marine pour le chargement à fret d'effets & marchandises dans leur bord, aucun nouveau rôle d'équipage, que sur la représentation de la quittance qui leur aura été donnée par le Trésorier des invalides de la marine au désarmement de leur dernier voyage.

XXVI. Toutes les amendes mentionnées au présent Réglement seront solidaires, tant contre les maîtres que contre les propriétaires ou armateurs des bâtimens, & le tiers appartiendra au dénonciateur.

XXVII. Les officiers des claſſes donneront avis aux Procureurs de Sa Majeſté des Amirautés, chacun dans leur diſtrict, des maîtres qu'ils ſauront avoir contrevenu au préſent Réglement.

XXVIII. Leſdites contraventions ſeront pourſuivies à la requête deſdits Procureurs de Sa Majeſté, & les Sentences qui interviendront contre les délinquans, ſeront exécutées pour les condamnations d'amende nonobſtant l'appel & ſans préjudice d'icelui, juſqu'à la concurrence de trois cens livres, ſans qu'il puiſſe être accordé de défenſes, mêmes lorſque l'amende ſera plus forte, que juſqu'à concurrence de ce qui excédera ladite ſomme de trois cens livres.

XXIX. Ceux qui appelleront deſdites Sentences, ſeront tenus de faire ſtatuer ſur leur appel, ou de le mettre en état d'être jugé définitivement dans un an du jour & date d'icelui; ſinon & à faute de ce faire, ledit temps paſſé, ladite Sentence ſortira ſon plein & entier effet, & l'amende ſera diſtribuée conformément à ladite Sentence, & le dépoſitaire d'icelle bien & valablement déchargé.

Mande & ordonne Sa Majeſté à Monſ. le Comte de Toulouſe, Amiral de France, & aux Intendans de la marine & des claſſes, de tenir la main à l'exécution du préſent Réglement qui ſera lu, publié & enrégiſtré par-tout où beſoin ſera; & aux officiers des claſſes des départemens & quartiers de Guyenne, Saintonge, pays d'Aunis, Poitou & Iſles dépendantes, de s'y conformer. Fait à Marly le vingt-trois Janvier mil ſept cent vingt-ſept. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX.

ORDONNANCE DU ROI,

Concernant l'exemption des Capitaines, Maîtres ou Patrons & Pilotes, de l'ordre & de la diſcipline des Claſſes.

Du 12 Janvier 1734.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ étant informée que pluſieurs navigateurs ſe font recevoir capitaines, maîtres ou patrons, ſans avoir aucun navire à commander; à l'effet ſeulement par cette qualité, de jouir de l'exemption de l'ordre, & du ſervice des claſſes, qui ne leur eſt accordée par l'Ordonnance de 1689, qu'en embarquant une certaine quantité de mouſſes, ce qu'ils ne peuvent faire lorſqu'ils ne commandent point, & que par cette même Ordonnance ils perdent leur exemption, lorſqu'ils ſont une année ſans aller à la mer: Sa Majeſté étant auſſi informée qu'il y a des navigateurs, qui ne ſe font recevoir pilotes que pour s'exempter de ſervir ſur ſes vaiſſeaux; & voulant empêcher à l'avenir un pareil abus, également préjudiciable au bien de ſon ſervice & au commerce de ſes ſujets, Sa Majeſté veut & entend que les navigateurs qui ſe font recevoir en qualité de capitaines, maîtres ou patrons, & en celle de pilotes, ſoient ſujets à l'ordre & à la diſcipline des claſſes, & comme tels commandés pour ſervir ſur ſes vaiſſeaux, juſqu'à ce que, par rapport aux capitaines, maître ou patrons, ils ayent été portés en qualité de capitaines, maîtres ou patrons, ſur un rôle d'équipage, & le congé de l'Amiral de France expédié en leur nom; & pour les pilotes qu'ils ayent été inſcrits ſur un rôle d'équipage, en qualité de pilotes, & que juſqu'à ce temps ils reſtent ſur les regiſtres des claſſes où ils ſont portés, ſans pouvoir être mis ſur ceux qui ſont deſtinés pour inſcrire les noms des capitaines, maîtres, ou patrons & pilotes, qu'après avoir fait leur premiere campagne dans leſdites qualités. Veut Sa Majeſté que leſdits capitaines, maîtres ou patrons, ne puiſſent jouir de l'exemption de l'ordre & de la diſcipline des claſſes, qu'en rempliſſant par eux les conditions auſquelles ils ſont aſſujettis par les articles XXXI & XXXIII du titre premier du livre VIII de l'Ordonnance de 1689, & que conformément à icelle, leſdits capitaines, maîtres ou patrons, & pilotes, qui ſeront une année ſans aller à la mer, perdent leur exemption, & ne puiſſent en jouir qu'après avoir navigé trois années conſécutives en

lesdites qualités. Mande & ordonne Sa Majesté à Mr. le Comte de Toulouse, Amiral de France, Gouverneur & Lieutenant général en la Province de Bretagne, & aux Intendans de la marine & des classes, de tenir, chacun en droit soi, la main à l'exécution de la présente Ordonnance, qui sera lue, publiée, affichée & régistrée par-tout où besoin sera. Fait à Marly le douze Janvier mil sept cent trente-quatre. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX.

ORDONNANCE DU ROI,

Portant qu'il sera embarqué un Novice par dix hommes d'équipage, sur les bâtimens qui seront expédiés à la Rochelle, pour les voyages de long cours & au grand cabotage.

Du 22 Décembre 1739.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ étant informée que le nombre des matelots dans le département de la Rochelle, n'est pas suffisant pour former les équipages des bâtimens marchands qui y sont expédiés annuellement; & estimant que le moyen le plus convenable pour l'augmenter, est de faire embarquer sur lesdits bâtimens des novices qui se forment à la navigation des voyages de long cours, & deviennent en peu de temps bons matelots; Sa Majesté a ordonné & ordonne, qu'il soit embarqué à l'avenir sur chaque navire qui sera expédié dans le port de la Rochelle, pour les isles Françoises de l'Amérique, côte de Guinée, & autres voyages de long cours, & au grand cabotage, un nombre de novices proportionné à celui de l'équipage, sur le pied d'un par dix hommes, tout compris; savoir, un novice lorsque l'équipage sera de dix hommes & au-dessous; deux à compter depuis onze jusqu'à vingt hommes, & ainsi en augmentant toujours de dix en dix, & ce outre & par-dessus le nombre des mousses qu'il doit y avoir sur chacun desdits bâtimens, conformément à l'Ordonnance du 15 Avril 1689. Veut Sa Majesté que lesdits novices soient engagés dans les paroisses maritimes, dont les quartiers du département de la Rochelle sont composés, par les capitaines ou les armateurs desdits bâtimens; leur permet néanmoins, en cas qu'il ne leur soit possible d'en trouver dans lesdites paroisses, d'en prendre dans celles des autres départemens. Mande & ordonne Sa Majesté à Monf. le Duc de Penthiévre, Amiral de France, & aux Intendans de la marine & des classes, de tenir la main, chacun en droit soi, à l'exécution de la présente Ordonnance, qui sera registrée au greffe de l'Amirauté de la Rochelle, lue, publiée & affichée par-tout où besoin sera. Fait à Versailles le deux Décembre mil sept cent trente-neuf. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX.

ORDONNANCE DU ROI,

Qui regle le nombre de Novices qui doivent être embarqués dans les Navires Marchands.

Du 23 Juillet 1745.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ étant informée des secours qu'on a tirés pour les équipages, tant de ses vaisseaux, que des bâtimens armés par ses sujets, des nouveaux matelots qui se sont formés par le moyen des novices qui ont été employés dans lesdits bâtimens, & estimant nécessaire

d'établir, pour l'embarquement desdits novices, une regle uniforme dans tous les ports de son Royaume, afin de mettre une juste proportion dans la force des équipages des bâtimens que les négocians y feront armer, & de procurer de plus en plus une augmentation dans le nombre des matelots, suffisante pour satisfaire à toutes les opérations concernant le service de Sa Majesté & le commerce de ses sujets, Elle a résolu le présent Réglement, ainsi qu'il suit.

ARTICLE PREMIER.

Il sera employé sur tous les bâtimens qui seront armés à l'avenir dans les différens ports du Royaume, un nombre de novices proportionné à la force des équipages desdits bâtimens.

II. Le nombre desdits novices sera réglé sur le pied du cinquieme de la totalité des équipages; ensorte qu'il y ait un novice pour quatre autres personnes embarquées, sous quelque dénomination qu'elles soient comprises dans les rôles. Défend Sa Majesté aux Commissaires de la marine, & aux officiers chargés du détail des classes, d'expédier aucuns desdits rôles, s'il n'y est employé le nombre des novices prescrit par le présent article.

III. Les novices ne pourront avoir moins de seize ans, ni plus de vingt-cinq ans, & ils ne seront point reçus, s'ils ne sont reconnus d'une complexion robuste, & propre à devenir bons matelots.

IV. Seront réputés novices tous les jeunes gens qui n'auront point encore navigué, ceux qui n'auront servi que dans les bateaux naviguant sur les rivieres & à la pêche du poisson frais, & les jeunes gens au-dessous de l'âge de dix-huit ans qui auront déjà navigué, lesquels seront reconnus trop foibles, pour pouvoir être employés en qualité de matelots, & néanmoins trop forts pour ne servir que sur le pied de mousses.

V. Les enfans des gens de mer seront embarqués, par préférence à tous autres, en qualité de novices, & il ne sera admis qu'au défaut desdits enfans, ceux dont les peres exercent d'autres professions.

VI. Il sera libre aux armateurs & aux capitaines de navires, de choisir les sujets qu'ils voudront employer en qualité de novices; & en cas qu'ils ne puissent point en trouver un nombre suffisant, il leur en sera fourni par les Commissaires de la marine, & autres officiers chargés du détail des classes.

VII. S'il ne s'en présentoit pas suffisamment de gré à gré pour pouvoir en fournir à tous lesdits bâtimens, Sa Majesté autorise, dans ledit cas, lesdits Commissaires & autres officiers chargés du détail des classes, d'en commander d'autorité pour les navires où il en manquera, ainsi qu'il en a été usé dans le département de Bordeaux, en vertu de l'Ordonnance du 23 Août 1730.

VIII. Lesdits Commissaires ne pourront ainsi commander d'autorité, que des jeunes gens qui auront déjà fait quelque navigation à la mer & sur les rivieres, ou qui n'auront été employés à la pêche du poisson frais; & en cas qu'il ne s'en trouve pas suffisamment dans l'étendue des quartiers où ils seront établis, ils en demanderont le nombre dont ils auront besoin, aux officiers des classes des autres quartiers les plus proches, lesquels en feront pour cet effet, la levée, soit de gré ou d'autorité.

IX. Les particuliers engagés de gré à gré par des capitaines ou armateurs pour servir en qualité de novices, qui refuseront ensuite de satisfaire audit engagement, seront commandés d'autorité par les Commissaires de marine, ou les autres officiers chargés du détail des classes, lesquels pourront les faire arrêter pour les obliger à s'embarquer.

X. La solde desdits novices sera reglée par le Commissaire de la marine, ou autres officiers des classes, à proportion de leur force & de leur capacité.

XI. Les jeunes gens qui auront servi en qualité de novices sur les bâtimens, qui auront navigé pendant six mois & au-delà, seront libres de renoncer à la navigation au retour du premier voyage, en faisant, à cet effet, leur déclaration aux officiers chargés du détail des classes; & ceux qui n'auront fait qu'un voyage dont la durée n'aura pas été de six mois, ne pourront renoncer à la navigation qu'après avoir fait un second voyage, pendant lequel il ait été bien reconnu qu'ils ne sont point propres à la navigation.

XII. Les novices qui auront navigé pendant un an, ne pourront plus ensuite être embarqués qu'en qualité de matelots; ils seront inscrits en ladite qualité sur les registres des classes.

XIII. Il sera tenu, par chacun des officiers des classes, une liste ou rôle desdits novices par ordre de numéro, contenant leurs noms, surnoms, leur âge & leur domicile, les noms de leurs peres & meres, & les autres circonstances qui peuvent servir à les faire reconnoître.

XIV. Les officiers des classes se feront rendre compte, au retour des voyages que lesdits novices feront, par les capitaines des navires sur lesquels ils auront servi, des dispositions

qu'ils leur auront reconnues à l'égard de la navigation, & de leurs bonnes ou mauvaiſes qualités.

Mande & ordonne Sa Majeſté à M. le Duc de Penthievre, Amiral de France, Gouverneur & Lieutenant général de la Province de Bretagne, aux Intendans de la marine & des claſſes, Commiſſaires généraux & ordinaires de la marine, & à tous autres officiers qu'il appartiendra, de tenir la main à l'exécution du préſent Réglement, lequel ſera regiſtré aux greffes des Sieges d'Amirauté, lu, publié & affiché par-tout où beſoin ſera. Fait au camp de Boſt, le vingt-troiſieme Juillet mil ſept cent quarante-cinq. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX.

ORDONNANCE DU ROI,

Concernant les Novices qui s'embarqueront ſur les vaiſſeaux du Roi.

Du 12 Décembre 1759.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ étant informée des ſecours qu'on a tirés pour les équipages, tant de ſes vaiſſeaux que des bâtimens armés par ſes ſujets, des nouveaux matelots qui ſe ſont formés par le moyen des novices qui y ont été embarqués; & voulant les augmenter de plus en plus, pour ſatisfaire aux beſoins de ſon ſervice & au commerce de ſes ſujets, Elle a ordonné & ordonne ce qui ſuit :

ARTICLE PREMIER.

Les jeunes gens des paroiſſes maritimes & non maritimes, depuis l'âge de ſeize ans juſqu'à vingt-cinq, qui n'auront point encore navigé, pourront ſe préſenter dans les ports de Sa Majeſté, pour s'y embarquer en qualité de novices ſur ſes vaiſſeaux & autres bâtimens.

II. Ils ſeront traités comme les matelots pendant le temps qu'ils travailleront dans les ports, depuis le jour de leur arrivée, juſqu'à celui de leur embarquement; & lorſqu'ils ſeront embarqués pour faire campagne, ils toucheront douze livres de ſolde par mois, & ſeront nourris à la ration ordinaire des matelots.

III. Ceux deſdits novices qui ſe préſenteront aux officiers des claſſes, recevront la conduite, à raiſon de trois ſols par lieue, juſqu'au port où ils ſeront deſtinés, & deux mois d'avance à compte de leur ſolde, & ſur le pied de douze livres par mois; & lors de la revue de l'équipage du vaiſſeau où ils ſeront embarqués, ils toucheront un troiſieme mois à compte de la campagne.

IV. Veut Sa Majeſté que ceux deſdits novices, qui, après avoir touché des avances & conduite, ne ſe rendroient pas dans le lieu de leur deſtination, ſoient arrêtés à leurs frais, & détenus en priſon juſqu'au rembourſement deſdites avances & conduite; & qu'à l'égard de ceux qui déſerteroient du lieu de leur deſtination, ſans avoir rendu leſdites avances & conduite, ils ſoient arrêtés & mis aux fers au pain & à l'eau, juſqu'à l'embarquement : & que dans le cas où ladite déſertion auroit été commiſe après avoir été embarqués ſur ſes vaiſſeaux, ils ſoient traités comme déſerteurs, & comme tels condamnés aux galeres pour trois ans.

V. Ceux deſdits novices auxquels la mer ne conviendroit pas, pourront quitter la navigation après leur premiere campagne au ſervice; ceux d'entr'eux qui en auroient fait un plus grand nombre, pourront à la paix, ſi bon leur ſemble, y renoncer pour toujours; Sa Majeſté leur promettant qu'ils ne ſeront claſſés qu'autant qu'ils voudront continuer le métier de la mer.

VI. Leſdits novices jouiront pendant qu'ils ſeront employés au ſervice de Sa Majeſté, de tous les privileges accordés aux gens de mer, & ſeront admis comme eux à la demi-ſolde, dans le cas où les bleſſures qu'ils auroient reçues ſur ces vaiſſeaux, ne leur permettroient plus de gagner leur vie; & les veuves & enfans de ceux qui auroient le malheur d'être tués, auront des récompenſes.

Mande & ordonne Sa Majeſté à Monſ. le Duc de Penthievre, Amiral de France, Gouverneur & Lieutenant général en la Province de Bretagne, & aux Intendans, Commiſſaires généraux & ordinaires de la marine, & à tous autres officiers qu'il appartiendra, de tenir la

main à l'exécution de la présente Ordonnance, laquelle sera registrée aux greffes des Sieges d'Amirauté, lue, publiée & affichée par-tout où besoin sera. Fait à Versailles le douze Décembre mil sept cent cinquante-neuf. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, BERRYER.

ORDONNANCE DU ROI,

Portant qu'aucuns Officiers mariniers & matelots ne pourront être exempts du service des vaisseaux de Sa Majesté, sous prétexte des fonctions particulieres auxquelles ils pourroient être affectés.

Du 28 Juillet 1746.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTE' s'étant fait représenter l'Ordonnance du 25 Janvier 1696, par laquelle il a été réglé que les officiers mariniers & matelots qui seroient pourvus de charges, ne pourroient être exempts du service de la marine, à moins que la finance desdites charges ne fût de la somme de cinq cens livres & au-dessus, & à condition de renoncer entiérement à la navigation ; & l'article V, titre premier au livre VIII de l'Ordonnance du 15 Avril 1689, portant que les gens de mer employés, tant sur les pataches des fermes que sur les bacs & bateaux ou chaloupes des Gouverneurs des places maritimes, seront compris dans les rôles des classes ; Sa Majesté auroit été informée que nonobstant lesdites dispositions & l'ordre général établi pour la discipline des classes des gens de mer, en vertu duquel tous lesdits gens de mer sont tenus de servir chacun à leur tour sur ses vaisseaux, il est survenu des difficultés en divers départemens à l'occasion de plusieurs officiers mariniers & matelots, qui se sont prétendus exempts dudit service, sous prétexte de différens emplois ou fonctions auxquels ils sont attachés, particulierement en ce qui concerne la police des villes & paroisses maritimes. Et desirant faire cesser des contestations aussi préjudiciables à l'ordre & discipline des classes, & au service de ces vaisseaux, Sa Majesté a ordonné & ordonne que conformément à l'Ordonnance du 25 Janvier 1696, aucun officier marinier & matelot ne pourra être exempt du service de ses vaisseaux en vertu de l'acquisition d'une charge de finance, à moins que le prix de ladite charge ne soit de cinq cens livres & au-dessus, & à condition de ne pouvoir ensuite exercer aucune fonction de matelot. Veut Sa Majesté que tous autres officiers mariniers & matelots destinés à des emplois ou fonctions concernant la police des villes & paroisses maritimes, aux pataches & bateaux des fermes, à ceux des Gouverneurs des places, & généralement à telles autres fonctions relatives à des services publics ou particuliers, de quelque nature qu'ils puissent être, soient, nonobstant lesdits emplois ou fonctions, assujettis à l'ordre & discipline des classes, & commandés à leur tour pour le service des vaisseaux de Sa Majesté ; enjoignant expressément aux officiers chargés du détail des classes, de faire exactement observer ledit ordre auxdits officiers mariniers & matelots, ainsi qu'à tous les autres, sans aucune exception. Entend Sa Majesté qu'à l'égard de celles d'entre les susdites destinations qui ne pourront être remplies que par des matelots, il soit pourvu par les officiers chargés du détail des classes, au remplacement de ceux qu'ils en auront tirés, par d'autres gens de mer qui ayent nouvellement servi sur les vaisseaux de Sa Majesté, ou qui soient hors d'état d'être commandés pour ledit service. Mande & ordonne Sa Majesté à Monf. le Duc de Penthievre, Amiral de France, Gouverneur & Lieutenant général en la Province de Bretagne, aux Intendans de la marine & des classes, Commissaires généraux & ordinaires de la marine, & à tous autres officiers qu'il appartiendra, de tenir la main, chacun en droit soi, à l'exécution de la présente Ordonnance, qui sera registrée aux greffes des Amirautés, lue, publiée & affichée par-tout où besoin sera. Fait à Versailles le vingt-huit Juillet mil sept cent quarante-six. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX.

ÉDIT DU ROI,

Pour l'enrôlement des Matelots dans les Provinces maritimes du Royaume.

Du mois d'Août 1673.

LOUIS, par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre : A tous présens & à venir; Salut. L'établissement que nous avons fait de l'enrôlement général des matelots dans la plûpart des Provinces maritimes de notre Royaume, & particulierement en nos Provinces de Bretagne & Provence, ayant eu tout le succès que nous en avions espéré ; ensorte que nous avons à présent la satisfaction de voir que les armemens de nos vaisseaux de guerre se font avec facilité, & sans qu'il soit nécessaire de fermer les ports, & d'interrompre le commerce de nos sujets, ainsi que nous étions obligés de faire avant ledit établissement, & desirant continuer à faire ledit enrôlement général dans toutes les Provinces maritimes de notre Royaume, afin d'être assurés du nombre des matelots, & gens de mer, dont nous pourrons faire état, pour servir sur nos armées navales, escadres & vaisseaux de guerre que nous mettrons en mer contre nos ennemis, ou pour assurer le commerce de nos sujets, & tenir les mers libres de tous corsaires, pirates & forbans. A ces causes & autres à ce nous mouvans, nous avons par le présent Edit perpétuel & irrévocable, de l'avis de notre Conseil, & de notre certaine science, pleine puissance & autorité Royale, dit, statué & ordonné, disons, statuons & ordonnons, voulons & nous plaît, que l'enrôlement général des pilotes, maîtres, contre-maîtres, canonniers, charpentiers, calfats & autres officiers, mariniers, matelots & gens de mer, sera incessamment fait dans toutes les Provinces maritimes de notre Royaume, pays, terres & Seigneuries de notre obéissance par les Commissaires qui seront par nous nommés à cet effet, & en conséquence tous les officiers, mariniers & matelots résidans dans les villes, bourgs & paroisses desdites Provinces maritimes, seront tenus de se représenter pardevant lesdits Commissaires, pour être compris dans les rôles qui en seront par eux faits & dressés. Lesdits rôles contiendront les noms de chacun desdits officiers, mariniers & matelots, leur âge, leur taille, poil & autres signes, leur demeure & profession. Lesdits officiers, mariniers & gens de mer compris auxdits rôles, entreront incessamment à notre service alternativement de trois années l'une, suivant la division qui sera faite par lesdits rôles. Pendant le temps qu'ils serviront actuellement sur nos vaisseaux, ils seront payés de leur solde entiere, suivant les états & rôles d'armement que nous feront expédier, & lorsqu'ils seront à terre ils seront payés de la moitié de leurs soldes. Le service actuel qu'ils rendront sur nos vaisseaux, sera au moins de six mois par chacun an. Voulons & entendons que le service de chacun desdites classes commence au premier jour de chacune année. Lesdites Provinces maritimes seront divisées en divers départemens, en chacun desquels il y aura un Commissaire de marine porteur du rôle dudit département, & quelques officiers pour prendre soin de l'exécution desdits rôles, & avertir tous les gens de mer de chacune classe lorsqu'ils seront appellés pour monter sur nos vaisseaux. Lesdits Commissaires & officiers de marine auront soin de composer les équipages complets de chacun des officiers, mariniers & matelots qui se trouveront dans l'étendue de leur département, ensorte que l'équipage complet d'un vaisseau se trouve dans les communautés les plus prochaines. Lors du désarmement des vaisseaux lesdits Commissaires prendront soin de faire les comptes de chacun desdits officiers, mariniers, matelots & gens de mer, & les feront payer à la banque de tout ce qui leur sera dû ; & en cas que nous fussions obligés de faire passer nos vaisseaux de Levant en Ponant, ou de Ponant en Levant, & les y faire désarmer, nous leur ferons donner un mois de solde pour leur retour. Enjoignons à tous officiers mariniers, matelots & gens de mer ainsi enrôlés, de se rendre dans l'année de leur service, au port ou arcenal de marine où ils seront appellés dix jours après la convocation qui sera faite aux Prônes des Messes paroissiales de leurs communautés, sinon & à faute de ce faire ledit temps passé, voulons qu'ils soient punis comme déserteurs. Faisons défenses sur les mêmes peines à tous officiers, mariniers, matelots & gens de mer enrôlés, d'aller ni s'engager pour quelque cause que ce soit, en aucune autre navigation ni fonction de marine, pendant l'année de leur service. Défendons aussi très-expressément à tous nos

sujets de quelque qualité qu'ils soient, capitaines & propriétaires de tous bâtimens de mer d'engager aucuns desdits officiers, mariniers, matelots & gens de mer pour aucune navigation ou autre fonction de marine dans l'année de leur service, à peine de 500 liv. d'amende pour la premiere fois, & de punition corporelle en cas de récidive. Voulons que les extraits desdits rôles soient envoyés dans les Sieges des Amirautés desdites Provinces, & aux greffes des communautés où lesdits officiers, mariniers, matelots & gens de mer sont habitans & domiciliés, & qu'ils soient tenus de prendre du Commissaire de marine qui sera destiné pour chacun département, un billet en parchemin contenant son nom, son âge & signal, & les années de son service, lequel lui sera délivré gratis, & servira pour justifier en tous lieux les années, pendant lesquelles il aura la liberté de s'engager à tout autre service qu'à celui de nos vaisseaux. Enjoignons auxdits capitaines, maîtres & propriétaires des vaisseaux, barques & autres bâtimens, de remettre aux greffes des Sieges de l'Amirauté desdites Provinces avant le départ de leurs bâtimens, un rôle exact de leurs équipages, à peine de trois cens livres d'amende. Enjoignons pareillement à tous consuls & marguillers des communautés & paroisses maritimes de nosdites Provinces, de représenter auxdits Commissaires de marine les rôles de leurs habitans, & de leur déclarer les noms de ceux qui s'appliquent à la navigation, & qui en font profession, & de porter en chacun des greffes desdits Sieges de l'Amirauté à la fin de chaque année un rôle des matelots décédés dans l'étendue de leurs paroisses & communautés, & de ceux qui s'y seront nouvellement établis ou adonnés à la navigation, & aux greffiers de leur en donner une reconnoissance sans frais, & d'envoyer ensuite lesdits rôles aux Commissaires de marine, résidans dans lesdits départemens, à peine de 300 liv. d'amende contre les contrevenans. Voulons aussi que les Commissaires & officiers de marine, de chacun département, fassent une nouvelle vérification desdits rôles pendant le mois de Mars de chacune année, pour en ôter les morts & les invalides, & enrôler ceux qui seront en âge, ou auront pris de nouveau quelques-unes des professions servant à la marine. Défendons très-expressément à tous officiers, mariniers, matelots & autres gens de mer de toutes sortes de métiers & professions servans à la marine, de travailler ni agir pour quelque cause que ce soit, même à tous capitaines, maîtres ou propriétaires des vaisseaux & bâtimens de mer de les employer avant que d'être enrôlés, à peine de cent livres d'amende pour la premiere fois, & de punition corporelle en cas de récidive. Et pour augmenter le nombre desdits officiers, mariniers, matelots & gens de mer, nous voulons qu'à la diligence des officiers des Sieges de l'Amirauté de nosdites Provinces maritimes, les capitaines, maîtres ou propriétaires de tous bâtimens de mer, dont l'équipage sera moindre de dix hommes, prennent en chacun voyage un jeune garçon de quinze ans, & au-dessous, & à l'égard des bâtimens dont l'équipage sera plus de dix hommes, qu'ils en prennent deux, & à proportion de dix en dix qu'ils augmentent toujours d'un, à peine de cent liv. d'amende contre chacun des contrevenans. *Et pour donner moyen ausdits gens de mer enrôlés de vacquer à notre service avec plus de liberté, & leur départir nos graces, nous voulons que pendant les années qu'ils seront par nous employés & seront à notre solde, ils jouissent de l'exemption du logement des gens de guerre, de guet, gardes aux portes des villes & châteaux, tutelles, curatelles, collecte de tailles, sequestres, & gardes de biens & regimes de fruits, tant à l'égard de nos affaires que de celles des particuliers; faisant défenses à tous Officiers, Echevins & Consuls des villes de les y comprendre; comme aussi nous voulons que pendant l'année de service, & qu'ils recevront notre solde, ils jouissent de la surséance & suspension de toutes poursuites en leurs procès & différens civils, & de toutes contraintes en leurs personnes & biens, pour raison de dettes, soit qu'ils se trouvent obligés solidairement ou autrement comme cautions.* Défendons à tous lesdits officiers de marine, matelots & autres gens de mer, tant des classes qu'à ceux qui seront sur nos vaisseaux, d'abandonner notre service pendant ladite année, sans congé en bonne forme de ceux qui auront pouvoir de leur donner, à peine d'être punis comme déserteurs, suivant la rigueur de nos Ordonnances. Si donnons en mandement à nos amés & féaux les gens tenans notre Cour de Parlement à Paris, que ces présentes ils ayent à regiltrer, & le contenu en icelles faire exécuter de point en point selon leur forme & teneur, cessant & faisant cesser tous troubles & empêchemens qui pourroient être mis ou donnés au contraire: car tel est notre plaisir. Et afin que ce soit chose ferme & stable à toujours, nous avons fait mettre notre scel à cesdites présentes. Donné à Nancy au mois d'Août, l'an de grace 1673, & de notre regne le trente-unieme. *Signé*, par le Roi, COLBERT. Et scellé de cire verte en lacs de soie rouge & verte.

Registrées.

Registrées, oui, & ce requérant le Procureur-Général du Roi, pour être exécutées selon leur forme & teneur. A Paris, en Parlement, ce 2 Septembre 1673. Signé, DU TILLET.

ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT DU ROI,

Qui confirme les privileges des matelots, & annulle un Arrêt de la Cour des Aides de Rouen, contraire auxdits privileges.

Du 9 Mars 1755.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ETAT.

LE Roi s'étant fait représenter, en son Conseil, l'Edit du mois d'Août 1673, & l'article XIV. titre premier au livre VIII. de l'Ordonnance de la Marine, du 15 Avril 1689, portant que les Officiers mariniers, matelots & autres gens de mer qui auront fait une campagne sur les vaisseaux de Sa Majesté, ou un voyage de long cours, & qui seront encore en état de servir, soit qu'ils soient actuellement employés, ou qu'ils restent chez eux, jouiront pendant l'année de leur service, de l'exemption de logement des gens de guerre, du guet & garde des portes de villes & châteaux, tutelle, curatelle, de la collecte des tailles, sequestres & garde de biens & régimes de fruits, tant à l'égard des affaires de Sa Majesté, que de celles des particuliers; comme aussi de la surséance & suspension de toutes poursuites en leur procès & différens civils. Et Sa Majesté étant informée que le nommé Nicolas Bazin, de la paroisse de la Bouille, inscrit sur les registres des Classes du quartier de Rouen, auroient été nommé principal collecteur par les habitans de ladite Paroisse, au mois de Novembre dernier, quoiqu'il se trouvât de la Classe de service, & retenu pour être compris dans la premiere levée de matelots qu'il y auroit à faire pour les vaisseaux de Sa Majesté; que s'étant pourvu à ce sujet devant les Elus du Pont-Audemer, & ayant justifié sa destination pour le service desdits vaisseaux, par un certificat du sieur Glier, Commissaire de la Marine, préposé au département de Rouen, il auroit été déchargé de ladite nomination, par Sentences desdits Elus, du 25 du même mois de Novembre; & que sur l'appel interjetté de ladite Sentence devant la Cour des Aides de Rouen, elle auroit été annullée par Arrêt de ladite Cour, du 15 Janvier dernier, & ledit Bazin condamné à exercer la fonction de principal collecteur, quoiqu'il ait été réellement compris dans une levée de matelots, faite dans ledit quartier de Rouen, pour servir sur les vaisseaux que Sa Majesté fait armer à Brest, & qu'il se soit pour cet effet effectivement rendu dans ledit port. Et Sa Majesté desirant que les Officiers mariniers, matelots & autres gens de mer, soient maintenus dans les privileges qui leur sont attribués par les Ordonnances, & dont il est juste qu'ils jouissent pendant le temps de leur destination pour le service de ses vaisseaux. Vu ledit Arrêt de la Cour des Aides de Rouen, du 15 Janvier dernier: oui le rapport, & tout considéré, Sa Majesté étant en son Conseil, a ordonné & ordonne que l'Edit du mois d'Août 1673, & l'article XIV. du titre premier au livre VIII. de l'Ordonnance de la Marine, du 15 Avril 1689, concernant les privileges attribués aux Officiers mariniers, matelots & autres gens de mer, seront exécutés selon leur forme & teneur; en conséquence, & sans s'arrêter à l'Arrêt de la Cour des Aides de Rouen, du 15 Janvier dernier, rendu sur les contestations entre les habitans de la Paroisse de la Bouille, & le nommé Nicolas Bazin, lequel Arrêt sera & demeurera nul & de nul effet, & a ordonné l'exécution de la Sentence des Elus du Pont-Audemer, du 25 Novembre précédent, sur lesdites contestations. Fait au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Versailles le neuf Mars mil sept cent cinquante-cinq. *Signé*, MACHAULT.

ARTICLE PREMIER.

Les matelots ſeront tenus de ſe rendre aux jours & lieux aſſignés, pour charger les vivres, équiper le navire & faire voile.

Par l'Ordonnance de la Hanſe Teutonique, art. 18, il eſt défendu d'engager un matelot s'il ne repréſente un certificat favorable du dernier maître qu'il a ſervi, à peine de cent ſols d'amende, excepté en pays étranger en cas de néceſſité ; l'article 19 enjoint au dernier maître de donner ce certificat, ſur peine de pareille amende, s'il n'a pas raiſon valable pour s'en diſpenſer, laquelle cauſe il doit vérifier ſans délai. *Idem* art. premier, tit. 4, *juris Hanſeatici.*

Aujourd'hui cette précaution, qui étoit ſage aſſurément, n'eſt plus néceſſaire, au moyen des notes que les Commiſſaires aux claſſes ſont dans l'uſage de mettre ſur les divers articles des matelots claſſés, leſquelles notes portent l'éloge ou le blâme de chaque ſujet.

Dès que le matelot eſt valablement engagé à un capitaine ou maître, il eſt obligé de faire le ſervice du navire, qui conſiſte non-ſeulement à s'y rendre pour travailler à l'équiper, & aux jours & lieux aſſignés pour charger les vivres & faire voile, comme le preſcrit cet article; mais encore à charger les marchandiſes, tant du propriétaire que de tous les marchands chargeurs. Ordonnance de 1584, art. 66.

Autrefois les matelots n'étoient point obligés de charger ni décharger les marchandiſes ſans une rétribution particulière qui leur étoit payée par les marchands chargeurs. Conſulat, chap. 71 & 72; art. 48 de l'Ordonnance de Wisbuy. Aujourd'hui & depuis long-temps, l'obligation de charger & décharger les marchandiſes eſt une ſuite néceſſaire du ſervice qu'ils doivent au navire, les marchands chargeurs n'étant tenus de faire porter leurs marchandiſes à leurs frais que juſqu'au quai ſi le navire y eſt amarré, ou juſqu'au vaiſſeau s'il eſt en rade; après quoi c'eſt au maître à les faire charger dans ſon bâtiment par ſes matelots. Il en eſt de même pour la décharge, le tout s'il n'y a convention ou uſage contraire.

A la Rochelle l'uſage eſt, lorſque le navire eſt amarré au quai, que les marchands chargeurs font rendre à leurs frais & riſques, leurs marchandiſes juſques ſur le bord du navire. Dès qu'elles touchent le bord, c'eſt aux gens du navire à les recevoir & à les placer où il convient. A la décharge il les font prendre tout de même ſur le bord du navire par leurs porte-faix pour les deſcendre au quai, & dès-lors auſſi elles ſont à leurs riſques, ſans rien imputer au maître s'il ſurvient des avaries en deſcendant du navire. A Marſeille c'eſt au maître à rendre les marchandiſes à quai, après quoi il eſt quitte. Sentence du 16 Juillet 1748.

Pour ce qui eſt du ſoin d'arrimer les marchandiſes, il ne regarde point les matelots. Il y a eu de tout temps des gens experts dans ce genre, & on les appelloit anciennement *arrumeurs*, terme dérivé de *rum* ou *ruma*, qui ſignifie en

Portugais regle ou ligne droite; & delà vient que les lignes de la rose du compas sont nommés *rumbs de vent.* Notes sur l'art. 11 des Jugemens d'Oleron.

En Guyenne, suivant le même auteur, c'étoient les marchands chargeurs qui choisissoient les arrimeurs ou arrumeurs, & qui les payoient; mais depuis long-temps il y a des arrimeurs en titre. Ici c'est le propriétaire du navire qui en fait choix, ce qui est un abus, ces gens-là lui étant dévoués par état, dès qu'il les employe. Leur fonction est non-seulement de placer convenablement les marchandises dans le navire; mais encore de régler l'encombrement qu'elles y font, & sur cela d'évaluer pour quel nombre de tonneaux elles payeront le fret. Et comme il s'éleve assez souvent des contestations à ce sujet entre les propriétaires & les marchands chargeurs, il seroit à souhaiter que ceux qui se mêlent d'arrimer les marchandises fussent pourvus de commission de M. l'Amiral, & qu'ils eussent serment à Justice, afin que l'on pût compter un peu plus sur leur fidélité. De même des mesureurs de sel, & des compteurs de poisson.

A Nantes depuis l'Edit du mois de Mai 1710, il y a des arrimeurs en titre comme en Guyenne, & au Havre de Grace il y a des trieurs de morue par commission de M. l'Amiral. Outre que la sûreté publique exige que ces sortes de gens ayent serment à Justice, & qu'ils soient révocables *ad nutum* pour les engager d'autant plus à bien remplir leurs fonctions; c'est qu'il est intéressant tout de même pour le public, que leurs salaires soient réglés par l'Amirauté, afin qu'ils ne se fassent pas payer arbitrairement.

ARTICLE II.

LE matelot engagé pour un voyage, ne pourra quitter sans *congé par écrit*, jusqu'à ce qu'il soit achevé, & que le vaisseau soit amarré à quai & entiérement déchargé.

TOUT matelot engagé pour un temps ou pour un voyage, est obligé d'exécuter son engagement sans pouvoir s'en dispenser, s'il n'a une excuse légitime.

L'excuse est légitime s'il a 50 ans passés, suivant la note 2, sur l'art. 18 de la Jurisdiction de la marine; mais elle n'est bonne à alléguer qu'auparavant l'engagement, & non après, s'il n'est survenu quelque infirmité.

L'Ordonnance de Wisbuy, art. 63, dit que si le pilote ou matelot achete un navire, est fait maître ou se marie, il sera quitte envers son maître, en lui rendant ce qu'il aura reçu. Ce dernier cas ne seroit pas assurément une cause recevable aujourd'hui, l'ancienne rubrique *mort & mariage rompt tout louage* ayant été rejettée depuis long-temps: mais les deux autres excuses pourroient encore être admises aujourd'hui, la premiere en faveur du commerce, & la seconde par droit de bienséance, ne convenant pas qu'un homme qui a droit de commander aux autres, soit sujet au commandement de son égal, s'il ne s'y est soumis après avoir acquis sa nouvelle qualité.

C'est aussi une excuse légitime, si le voyage est entiérement changé. Consulat, chap. 158. Mais si le plus grand nombre des matelots accepte ce chan-

gement, les autres sont obligés de s'y soumettre, autrement ils seront punis comme mutins. Art. 24 de l'Ordonnance de la Hanse Teutonique.

Le changement du capitaine n'est point une excuse suffisante, & l'équipage est obligé de suivre le capitaine subrogé. Kuricke, pag. 697, art. 4, tit. 2, contre la décision du Consulat, chap. 158 & 294; ce qui s'entend, soit avant le voyage commencé soit après.

Il en faut dire autant du changement de navire; statut de Marseille, pag. 457, à moins qu'il n'y ait tout-à-la-fois changement de navire & de capitaine; & encore sera-ce au Juge à décider en ce cas suivant les circonstances; car enfin il pourroit y avoir du caprice de la part des matelots.

L'engagement étant pour tout le voyage, l'officier ou matelot est donc obligé de l'accomplir, & il ne peut quitter sans congé, que le voyage ne soit achevé. Article 66 de l'Ordonnance de 1584; c'est-à-dire, jusqu'à ce que le navire *soit entiérement déchargé, & qu'il soit amarré à quai*, si le propriétaire juge à propos de le faire entrer dans le port, ou qu'il soit mis en lieu de sûreté, si son dessein est de le faire radouber pour entreprendre un nouveau voyage. Ordonnance de Wisbuy, art. 54.

Quand tout cela est fait, le maître & les gens de l'équipage sont libres, comme étant quittes de leur engagement, & il n'est plus question que du payement de leurs gages ou loyers qui doit être fait sur le décompte du Commissaire de la Marine, à l'effet de quoi il faut les faire passer en revue devant lui. C'est lui qui fait le décompte d'un chacun, avec le propriétaire ou l'armateur du navire, & après leur payement il leur délivre à chacun un permis pour se retirer chez eux. Depuis quelques années il y a un nouvel ordre établi pour le payement des loyers des matelots. V. *infrà* le tit. 4 du liv. suivant, art. 10.

Ainsi le congé dont parle cet article, ne regarde que le dégagement du matelot, avant ou pendant le voyage; lequel congé ne peut être accordé que par le propriétaire ou par le maître dans son absence. Il est même à observer que dès que le matelot est compris dans le rôle d'équipage, il ne peut plus être congédié que du consentement du Commissaire aux Classes, qui alors en fait mention en marge du rôle. Mais jusqu'à ce qu'il soit employé sur le rôle, le congé dont il a besoin pour être dispensé de servir aux termes de son engagement, qui est formé dès qu'il est convenu de son loyer, suffit étant donné par le propriétaire ou le maître; & comme il a été dit, il ne peut être donné par aucun autre, pas même par les Officiers de l'Amirauté, suivant l'art. 25, tit. 1, liv. 8 de l'Ordonnance de 1689. L'article ajoute que les Officiers mariniers & matelots qui quitteront sans congé, seront privés de ce qui leur sera dû; mais tout cela s'entend s'il n'y a cause valable, laquelle doit être jugée par les Officiers de l'Amirauté; auquel cas le congé qu'ils donnent vaut autant que s'il étoit consenti par le propriétaire ou par le maître, sauf le mal jugé.

Notre article dit, *congé par écrit*, ce qui n'a pour but que la sûreté du matelot, afin qu'après lui avoir donné son congé, on ne prétende pas, à défaut de preuve par témoins de sa part, l'obliger ensuite de servir en niant de lui avoir accordé son congé. Car dans le cas où le capitaine peut donner le congé au matelot; c'est-à-dire, avant que le matelot ait été inscrit de son consentement sur le rôle d'équipage, si le matelot offre de prouver par témoins que le congé lui a réellement été donné, le fait doit être reçu, quelque offre que fasse

le maître d'affirmer par ferment qu'il n'a pas accordé le congé. Et la preuve du congé fera fuffifante, s'il eft juftifié que le maître a vu le matelot prendre fes hardes, & l'a laiffé partir fans oppofition. Ainfi jugé à Marfeille au mois d'Octobre 1752, M. Emerigon tenant l'audience.

Mais lorfque le matelot eft établi fur le rôle d'équipage, il n'y a plus de congé, verbal ou par écrit de la part du capitaine qui foit admiffible, au moins fi c'eft pendant le voyage, l'Ordonnance du premier Août 1743 ayant réglé art. 9, que le congé ne feroit accordé aux gens de mer qui le demanderoient pendant le voyage, que pour caufes particulieres jugées indifpenfables par les Officiers des Claffes dans les ports du Royaume, ou par les Confuls ou leurs repréfentans dans les pays étrangers, defquelles caufes il feroit fait mention fur le rôle d'équipage.

Il arrive fouvent que des matelots qui, à l'arrivé d'un navire defcendant à terre, négligent d'y retourner pour aider aux autres à décharger & défarmer le vaiffeau. La police dont on ufe envers eux à cet égard, & qui eft le moyen le plus propre à les corriger, eft que l'on prend des journaliers à leur place pour leur compte, & ce qui eft payé à ces journaliers eft tenu enfuite fur les loyers de ces matelots. Rien n'eft plus jufte, fans quoi tous les matelots abandonneroient fucceffivement le navire; ou bien ceux qui refteroient, demeureroient chargés de faire le fervice des autres; & cela en pure perte, attendu que les loyers ceffent de courir du jour de l'arrivée du navire, & qu'il a mouillé l'ancre.

Par cette raifon, fi le propriétaire ou le maître, par prédilection ou autrement, laiffoit à quelques matelots la liberté de refter à terre fans mettre des ouvriers à leur place, ceux qui refteroient dans le navire, feroient fans difficulté en droit de s'en plaindre, foit pour demander que les matelots reftés à terre fuffent remplacés, foit pour prétendre le payement des journées qu'ils employeroient de plus à la décharge du navire, faute par les autres d'y contribuer par eux-mêmes ou par autrui.

Il n'y a d'exception à cela pour l'un & l'autre cas, qu'autant que les matelots refteroient à terre pour caufe de maladie, ou autre caufe légitime.

En ce qui concerne le fervice fur les vaiffeaux du Roi, il eft défendu aux matelots de quitter le vaiffeau qu'après le défarmement, & qu'après avoir été congédiés en forme par écrit, fur peine d'être punis comme déferteurs. Ordonnance du 3 Décembre 1672.



ARTICLE III.

SI le matelot quitte le maître ſans congé par écrit, avant le voyage commencé, il pourra être pris & arrêté en quelque lieu qu'il ſoit trouvé, & contraint par corps de rendre ce qu'il aura reçu, & de ſervir autant de temps qu'il s'y étoit obligé, ſans loyer ni récompenſe; & s'il quitte après le voyage commencé, il ſera puni corporellement.

LA peine prononcée par cet article contre le matelot qui quitte le maître ſans congé, ce qui vaut déſertion, quoique le voyage ne ſoit pas encore commencé, eſt moins rigoureuſe qu'elle ne l'étoit autrefois, puiſque le matelot, en pareil cas, auſſi-bien qu'après le voyage commencé, étoit condamné au fouet pour la premiere fois, ſans que la peine pût être modérée par les Juges, ſur peine d'en répondre en leur privé nom. Art. 67 de l'Ordonnance du mois de Mars 1584.

Par l'article premier de l'Ordonnance de Wisbuy, lorſqu'il quittoit avant le voyage commencé, il étoit tenu de rendre au maître ce qu'il avoit reçu pour avance, & de lui payer en outre la moitié des gages qu'il devoit gagner; & lorſqu'il déſertoit après avoir commencé de ſervir, ſon procès devoit lui être fait & parfait, & ſur la dépoſition de deux autres matelots, il étoit puni de mort. Art. 61.

L'Ordonnance de la Hanſe Teutonique, d'un autre côté, art. 43, ſans aucune diſtinction, vouloit qu'il fût livré à la Juſtice pour être puni, & marqué au viſage, de la marque de la ville dont il étoit.

Notre article a pris un tempérament plus convenable, il a réſervé la punition corporelle pour le cas de la déſertion pendant le voyage, & il a augmenté la peine pécuniaire dans l'autre cas, en obligeant le matelot outre la reſtitution de ſes avances, de ſervir ſans gages ni récompenſe tout le temps pour lequel il s'étoit engagé; pour ſûreté de laquelle ſatisfaction ou indemnité, il permet de prendre le matelot au corps, & de l'arrêter en quelque lieu qu'il ſoit trouvé.

Si le matelot quitte ou déſerte pendant le voyage, l'article veut alors qu'il ſoit puni corporellement; ce qui doit s'entendre de la peine du fouet, relativement audit art. 67 de l'Ordonnance de 1584, & même d'une plus grande peine, ſi la déſertion a cauſé quelque perte conſidérable au navire; & à plus forte raiſon ſi le naufrage s'en eſt enſuivi. V. l'article 5 ci-après où eſt citée la Déclaration du 22 Septembre 1699.

Cet article au reſte regarde tout Officier major ou mariniers, comme le ſimple matelot, par les raiſons qui en ont été rendues ſur l'art. 9 du tit. précédent. Pour la déſertion du matelot & de tout autre engagé pour la courſe, voir le titre des priſes, article 2, où eſt rapportée l'Ordonnance du 25 Mars 1745.

La peine de désertion & du défaut du service sur les vaisseaux du Roi est indirectement des galeres perpétuelles suivant les articles 1, 2, 3 & 4, liv. 4, tit. 2 de l'Ordonnance de 1689; mais par la nouvelle Ordonnance du 16 Novembre 1759, cette peine a été adoucie & modérée en certains cas, eu égard aux circonstances. A raison de son importance, cette Ordonnance sera rapportée à la suite de cet article.

Il a été entendu de tout temps que le matelot perdoit ses gages en ce cas, c'est aussi la décision formelle de l'art. 25, tit. 1, liv. 8 de l'Ordonnance du 15 Avril 1689; & cela s'observe encore aujourd'hui. Mais au lieu qu'autrefois c'étoit le propriétaire du navire qui profitoit de la confiscation des gages, pour l'indemniser de la perte qu'il souffroit par la désertion, sur-tout lorsqu'elle se faisoit aux isles de l'Amérique, ne pouvant naturellement remplacer les matelots déserteurs, qu'en donnant des loyers plus considérables à ceux qu'il prenoit en remplacement; il a été réglé, d'abord par des ordres particuliers du Roi en 1736, renouvellés les années suivantes, & enfin par une Ordonnance conforme du 12 Décembre 1752, confirmée par le Réglement du 22 Juin 1753, art. 10 & 15, que la solde dûe aux déserteurs demeureroit confisquée au profit du Roi. Car c'est la même chose, puisqu'il a été ordonné que cette solde seroit mise en dépôt dans les bureaux des classes, pour en être ensuite disposé suivant les ordres de Sa Majesté.

Ce qui a donné lieu à ce nouveau Réglement, c'est qu'on a supposé que les maîtres & capitaines, de concert avec les propriétaires & armateurs favorisoient souvent la désertion, ou plutôt forçoient par leurs maltraitemens les matelots de déserter pour profiter de leurs gages, tant de l'aller que du séjour. Et quoique les armateurs ayent représenté avec vérité que ce reproche étoit d'autant plus mal fondé qu'ils ne pouvoient que perdre à ces désertions par l'impossibilité où ils se trouvoient le plus souvent, & de faire charger les marchandises de retour, sans prendre des ouvriers étrangers qui leur coûtoient des sommes considérables, & de remplacer les matelots déserteurs pour ramener les navires en France, ils n'ont pu faire rétablir les choses sur l'ancien pied, ni profiter de la réserve faite par la même Ordonnance de 1752, d'avoir égard à leurs représentations, au sujet des dépôts qu'ils auroient été forcés de faire, suivant les circonstances particulieres où ils pourroient se trouver. Jamais ces circonstances n'ont paru assez favorables pour être admises. Ce n'est que par rapport aux salaires & aux parts des matelots déserteurs des corsaires, qu'il leur a enfin été rendu justice par l'art. 13 de la Déclaration du Roi, du 15 Mai 1756, encore n'est-ce que pour les corsaires de 24 canons & au-dessus.

Mais à cela près, il a été remédié aux désertions de maniere à les leur rendre beaucoup moins onéreuses que par le passé; & en conséquence, par Ordonnance du 23 Décembre 1721, renouvellée par Arrêt du Conseil, du 13 Mai 1738, qui a cassé une Sentence de l'Amirauté de Dunkerque, qui étoit contraire, les conventions faites par les matelots déserteurs, qui s'embarquent dans les colonies, pour raison de leurs salaires ou autrement, ont été déclarées nulles, si elles n'étoient autorisées par les Intendans, Commissaires Ordonnateurs desdites Colonies, ou leurs Subdélégués, auxquels il a été enjoint par ladite Ordonnance de régler lesdits salaires à un quart de moins que ce que

lesdits matelots gagnoient sur les navires par eux abandonnés. *Idem* l'article 2 du Réglement du 19 Mai 1745. Les motifs de cette réduction des salaires ont été d'empêcher l'abus pratiqué dans les Colonies par les matelots qui, profitant de la nécessité où se trouvoient les capitaines, de remplacer ceux de leurs équipages qui avoient désertés ou qui étoient morts, exigeoient d'eux des salaires excessifs.

Aux termes de la même Ordonnance de 1721, tout matelot trouvé aux Colonies après le départ du vaisseau sur lequel il est arrivé, est réputé déserteur, s'il n'est muni d'un congé de son capitaine, visé de l'Intendant ou Commissaire Ordonnateur, & comme tel il doit être arrêté & mis en prison, pour y rester jusqu'à ce qu'il puisse être renvoyé en France par un navire où il manquera des matelots. Alors le capitaine auquel le matelot sera donné en remplacement, doit payer par avance sur la solde qu'il gagnera, ses gîtes, geolage & subsistance dans la prison depuis le temps qu'il y sera entré, jusqu'au jour de sa sortie, & en rapporter la quittance du geolier, qui sera visée par l'Intendant, Commissaire Ordonnateur ou Subdélégué; au moyen de quoi la somme contenue en ladite quittance sera déduite au matelot sur ses salaires lors du payement qui lui en sera fait au désarmement; à lui enjoint au surplus de se rendre à son département aussi-tôt après son arrivée en France, & de se représenter aux Commissaires des Classes, à peine de trois mois de prison Dispositions qui ont été renouvellées par les art. 3 & 4 du Réglement fait au camp de Tournay le 19 Mai 1745.

Par l'Ordonnance du 22 Mai 1719, il avoit déjà été défendu à tout capitaine d'un navire de France de débaucher dans les Colonies, des matelots engagés dans d'autres navires du Royaume, à peine de 300 liv. d'amende, applicable moitié à l'Amiral & moitié au premier capitaine ou maître, lequel pourroit reprendre son matelot si bon lui sembloit, ce qui a été aussi renouvellé par l'art. premier dudit Réglement du 19 Mai 1745.

Les défenses faites par la même Ordonnance de 1719, à tous cabaretiers & hôtelliers auxdites Colonies, de recevoir chez eux aucuns matelots sans en donner avis le même jour au Commandant du lieu, avec injonction de s'assurer de la personne desdits matelots, à peine de 100 liv. d'amende, ont pareillement été confirmées par l'art. 8 dudit Réglement.

Les nouvelles dispositions de ce même Réglement, les voici. L'article 5 défend très-expressément à tous matelots de s'embarquer aux Colonies sur des navires de France, & à tous capitaines de les y embarquer, qu'ils n'ayent été inscrits sur les rôles d'équipage par les Officiers des Classes, à peine contre les matelots d'un mois de prison à leur arrivée en France, de perte de la solde qui leur aura été promise, & de restitution de celle qui leur aura été payée d'avance; à l'effet de quoi la retenue leur en sera faite dans les voyages qu'il feront ensuite. A l'égard des capitaines, leur punition est de trois mois de prison, & ils sont menacés d'une plus grande en cas de récidive.

L'article 6 porte que tout capitaine de bâtiment armé aux Colonies pour le cabotage & la navigation d'icelles, qui débauchera un matelot de quelque navire de France, sera condamné à une amende de 300 liv. applicable aussi moitié à l'Amiral & moitié au maître du matelot, & en outre à trois mois de prison pour la premiere fois, & en cas de récidive, déclaré incapable de commander

mander aucun bâtiment de mer; & pourra toujours le capitaine du navire de France reprendre son matelot si bon lui semble.

Défenses tout de même, par l'article 7, sous pareille peine de 300 liv. d'amende, & en outre d'un mois de prison, à tous maîtres ou patrons des bâtimens des colonies d'engager aucun matelot provenant des équipages des navires de France, sans la permission par écrit des Intendans, Commissaires-ordonnateurs ou leurs Subdélégués, laquelle permission ne pourra leur être accordée que dans le cas où le matelot aura obtenu son congé de son capitaine, & qu'il ne se trouvera pas d'ailleurs des navires de France qui ayent besoin de remplacement.

Toutes ces dispositions, au reste, ont été confirmées & réunies, d'abord par un Réglement du 22 Juin 1753; & enfin par un dernier du 11 Juillet 1759, qui en a aussi ajouté de nouvelles pour perfectionner la police & la discipline des équipages des navires expédiés pour les colonies de l'Amérique.

ORDONNANCE DU ROI,

Au sujet des Matelots qui désertent dans les Colonies.

A Paris le 23 Décembre 1721.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ étant informée que le commerce des négocians à ses colonies de l'Amérique est fort interrompu par la désertion des équipages des vaisseaux; que plusieurs matelots abandonnent les navires où ils servent, & se cachent jusqu'à leur départ, pour ensuite s'engager dans d'autres vaisseaux, qui, ayant souffert une pareille désertion, ne peuvent revenir en France sans remplacement; qu'alors profitant de la nécessité où les capitaines se trouvent, ils exigent d'eux des salaires excessifs, ce qui ruine le commerce & entretient le libertinage; & Sa Majesté voulant empêcher un pareil abus, de l'avis de Monsieur le Duc d'Orléans Régent, Elle déclare nulles toutes les conventions que les matelots pourront faire dans les colonies, à commencer du premier Mars de l'année prochaine 1722, pour raison de leurs salaires ou autrement, avec les capitaines des navires qui seront venus de France dans lesdites colonies, à moins que lesdites conventions ne soient autorisées par les Intendans, Commissaires-ordonnateurs desdites colonies, ou leurs Subdélégués dans les lieux où lesdits Intendans ne résideront point. Veut Sa Majesté que lesdits Intendans, Commissaires-ordonnateurs ou Subdélégués, réglent lesdits salaires à un quart de moins que lesdits matelots ne gagnoient sur les navires qu'ils auront abandonnés : ordonne Sa Majesté que tous les matelots de France qui se trouveront dans lesdites colonies après le départ des vaisseaux dans lesquels ils seront arrivés, soient arrêtés & mis dans les prisons, à moins qu'ils ne soient porteurs d'un congé de leur capitaine, visé de l'Intendant ou Commissaire-ordonnateur, & qu'ils restent dans lesdites prisons jusqu'à ce qu'ils puissent être renvoyés en France par des navires ausquels il manquera des matelots, & que les capitaines auxquels ils seront donnés en remplacement, payent par avance sur la solde qu'ils gagneront, leurs gîtes, geolages & subsistances dans les prisons, depuis le jour de leur entrée jusqu'au jour de leur sortie, dont ils prendront quittances du geolier, qui seront visées par lesdits Intendans, Commissaires-ordonnateurs ou Subdélégués; au moyen de quoi les sommes contenues dans lesdites quittances, seront déduites auxdits matelots sur leurs salaires, dans le payement qui leur sera fait en France au désarmement, & lesdites quittances à eux remises. Ordonne en outre Sa Majesté auxdits matelots, aussi-tôt leur arrivée en France, de se rendre à leur département, & de se représenter aux

Commissaires des Classes, à peine contre les contrevenans de trois mois de prison. Mande & ordonne Sa Majesté à Monf. le Comte de Toulouse, Amiral de France, aux Gouverneurs & ses Lieutenans généraux en ses colonies de l'Amérique, Intendans, Commissaires-ordonnateurs & Subdélégués dans lesdites colonies, & tous autres qu'il appartiendra, de tenir la main à l'exécution de la présente Ordonnance, qui sera lue, publiée & affichée par-tout où besoin sera. Fait à Paris le vingt-troisieme jour de Décembre mil sept cent vingt-un. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, FLEURIAU.

ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT DU ROI,

Portant que l'Ordonnance du 23 Décembre 1721, concernant les Matelots qui désertent dans les Colonies, sera exécutée ; & casse une Sentence des Officiers de l'Amirauté de Dunkerque, rendue en contravention de ladite Ordonnance.

Du 13 Mai 1738.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ETAT.

SA MAJESTÉ s'étant fait représenter, en son Conseil, son Ordonnance du 23 Décembre 1721, concernant les matelots qui désertent dans les colonies, par laquelle les conventions faites par les matelots qui s'embarquent dans lesdites colonies, pour raison de leurs salaires ou autrement, ont été déclarées nulles, si elles n'ont été autorisées par les Intendans, Commissaires-ordonnateurs desdits colonies, ou leurs Subdélégués, auxquels il est enjoint par ladite Ordonnance de régler lesdits salaires à un quart de moins de ce que lesdites matelots gagnoient sur les navires qu'ils auront abandonnés : & étant informée que le nommé Jean Choppin de Rotterdam, qui a été embarqué en qualité de matelot à Saint-Domingue, au mois de Septembre dernier, sur le navire le Saint-Pierre, commandé par Charles Lemoine de Dunkerque, a été engagé sur le pied de cent cinquante livres, pour ses salaires pendant la traversée de ladite colonie de Saint-Domingue en France, par convention entre lui & ledit capitaine, qui lui a donné à ce sujet une obligation sous signature privée : que la même somme a été employée dans le rôle d'équipage dudit navire le Saint-Pierre, par l'officier qui a inscrit sur ledit rôle ledit Choppin, quoiqu'il dût être fait réduction de ladite somme, conformément à la susdite Ordonnance, attendu qu'elle excede d'environ les deux tiers, la solde qui pouvoit être donnée audit Choppin, en évaluant la durée du voyage de Saint-Domingue en France, & ce qu'il avoit pu gagner dans le navire sur lequel il étoit passé dans ladite colonie ; qu'en conséquence de ladite Ordonnance, la susdite somme de cent cinquante livres, convenue entre ledit Charles Lemoine & Jean Choppin, a été réduite à celle de soixante livres, sur le rôle de désarmement qui a été fait au Bureau des Classes de Dunkerque, pour le payement des gens de mer de l'équipage dudit navire : que nonobstant ladite réduction, ledit Choppin ayant fait cession par un acte du 24 du mois de Mars dernier, à Mathieu de Flye, bourgeois à Dunkerque, & Jeanne Vendentrabele, femme dudit de Flye, de l'obligation dudit Capitaine ; lesdits cessionnaires se sont pourvus au Siege de l'Amirauté de Dunkerque, où il est intervenu le 28 dudit mois de Mars Sentence, par laquelle ledit Lemoine a été condamné de payer en entier la somme de cent cinquante livres, convenue entre lui & ledit Choppin ; à quoi étant nécessaire de pourvoir, attendu que ladite Sentence est directement contraire à l'Ordonnance du 23 Décembre 1721, par laquelle il est clairement expliqué, que les motifs de la réduction qui y est ordonnée, sont d'empêcher l'abus qui se pratique dans les colonies, par les matelots, qui, profitant de la nécessité où se trouvent les capitaines, de remplacer ceux de leur équipage qui ont déserté ou qui sont morts dans lesdites colonies, exigent d'eux des salaires excessifs. Vu ladite Sentence, oui le rapport, & tout considéré, Sa Majesté étant en

son Conseil, a révoqué à Elle & à sondit Conseil, toutes les contestations mues & à mouvoir pour raison de la solde du nommé Jean Choppin de Rotterdam, par rapport au voyage qu'il a fait de Saint-Domingue en France sur le navire le Saint-Pierre, commandé par Charles Lemoine, de Dunkerque : & faisant droit sur icelles, sans s'arrêter à la Sentence des Officiers de l'Amirauté de Dunkerque, du 28 du mois de Mars dernier, qu'elle a cassée & annullée, a ordonné & ordonne que l'Ordonnance du 23 Décembre 1721, concernant les matelots qui désertent dans les colonies, sera exécutée selon sa forme & teneur : en conséquence Elle a déclaré nulle l'obligation faite par ledit Lemoine en faveur dudit Choppin, & tout ce qui s'en est ensuivi sur l'instance formée en vertu d'icelle, au Siege de l'Amirauté de Dunkerque. Veut Sa Majesté qu'il soit payé seulement par ledit Charles Lemoine, la somme de soixante livres pour les salaires dudit Choppin, conformément au rôle de désarmement du navire le Saint-Pierre, fait & arrêté au Bureau des Classes de Dunkerque : fait Sa Majesté défenses aux Officiers de l'Amirauté de ladite ville, de rendre à l'avenir de pareilles Sentences, & leur enjoint de se conformer aux Ordonnances, à peine d'interdiction. Et sera le présent Arrêt exécuté nonobstant opposition ou empêchemens quelconques, pour lesquels ne sera différé, & dont, si aucuns interviennent, Sa Majesté s'en réserve, & à son Conseil, la connoissance, icelle interdisant à toutes ses Cours & ses Juges.

Mande & ordonne Sa Majesté à Mons. le Duc de Penthievre, Amiral de France, de tenir la main à l'exécution dudit Arrêt, qui sera registré aux Greffes d'Amirauté des ports où il est permis d'armer des navires pour les Isles Françoises de l'Amérique. Fait au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Versailles le treize Mars mil sept cent trente-huit. *Signé*, PHELYPEAUX.

RÉGLEMENT

Sur la police à observer à l'égard des matelots qui désertent aux isles de l'Amérique, des navires armés dans les Ports du Royaume.

Du Camp de Tournai le 19 Mai 1745.

SA MAJESTÉ étant informée que le commerce que les Négocians de son Royaume font dans les colonies de l'Amérique, se trouve continuellement interrompu par les désertions des équipages des navires qui y sont employés; qu'il y a des capitaines, maîtres ou patrons, tant des navires même de France, que des bâtimens servans au cabotage desdites colonies, qui débauchent des matelots engagés sur d'autres navires que ceux qu'ils commandent; & que d'autre part, plusieurs matelots abandonnent les navires où ils servent & se cachent jusqu'à leur départ, pour ensuite s'engager avec d'autres capitaines, dont ils exigent des salaires excessifs, lesquels sont forcés de leur promettre, & de consentir même quelquefois à embarquer lesdits matelots sans les faire comprendre dans les rôles d'équipages, ne pouvant faire leur retour en France sans remplacement, à cause des désertions qu'ils ont eux-mêmes souffertes; & étant nécessaire de faire cesser de pareils abus qui ne sont pas moins préjudiciables au commerce des colonies, que contraires à l'ordre & à la discipline des Classes, Sa Majesté, après s'être fait représenter ses Ordonnances des 22 Mai 1719, & 23 Décembre 1721, a jugé à propos d'en renouveller les dispositions, & d'y en ajouter d'autres. A quoi voulant pourvoir, Sa Majesté a ordonné & ordonne ce qui suit.

ARTICLE PREMIER.

Tout capitaine, maître ou patron d'un navire de France qui débauchera dans les colonies un matelot engagé dans un autre navire des ports du Royaume, sera condamné à une amende de 300 livres applicable, moitié à l'Amiral, & moitié au premier maître, lequel pourra reprendre son matelot, si bon lui semble, conformément à l'Ordonnance de Sa Majesté, du 22 Mai 1719.

II. En conséquence de celle du 23 Décembre 1721, toutes les conventions que les matelots pourront faire dans les colonies, pour raison de leurs salaires ou autrement, avec les capitaines des navires de France, seront nulles & de nul effet, à moins qu'elles ne soient autorisées

par les Intendans, Commiſſaires-ordonnateurs deſdites colonies ou leurs Subdélégués, dans les lieux où ils ne réſideront point, & leſdits ſalaires ſeront réglés par les Intendans, Commiſſaires-ordonnateurs ou leurs Subdélégués, à un quart de moins que ceux que leſdits matelots auroient gagné ſur les navires qu'ils auront abandonnés.

III. En exécution auſſi de ladite Ordonnance du 23 Décembre 1721, tous les matelots de France qui ſe trouveront dans leſdites colonies après le départ des vaiſſeaux dans leſquels ils y ſeront arrivés, ſeront arrêtés & mis dans les priſons, à moins qu'ils ne ſoient porteurs d'un congé de leur Capitaine, viſé de l'Intendant ou Commiſſaire-ordonnateur. Ils reſteront dans leſdites priſons, juſqu'à ce qu'ils puiſſent être renvoyés en France ſur des navires auxquels il manquera des matelots; les Capitaines auxquels ils ſeront donnés en remplacement, ſeront tenus de payer par avance ſur la ſolde deſdits matelots, leur gîte, geolage & ſubſiſtance dans les priſons, depuis le jour de leur entrée juſqu'au jour de leur ſortie, dont ils prendront les quittances des geoliers, viſées des Intendans, Commiſſaires-ordonnateurs ou leurs Subdélégués, pour, ſur la repréſentation deſdites quittances, les ſommes y contenues être déduites auſdits matelots ſur leurs ſalaires dans le payement qui leur ſera fait au déſarmement en France, & leſdites quittances à eux remiſes.

IV. Leſdits matelots ſeront tenus, auſſi-tôt leur arrivée en France, de ſe rendre, conformément à ladite Ordonnance, à leurs départemens, & de ſe repréſenter aux Commiſſaires des Claſſes, à peine contre les contrevenans de trois mois de priſon, conformément à la même Ordonnance.

V. Fait Sa Majeſté très-expreſſes inhibitions & défenſes à tous matelots de s'embarquer aux colonies ſur des navires de France, & à tous capitaines, maîtres ou patrons deſdits navires, de les y embarquer qu'ils n'ayent été inſcrits ſur les rôles d'équipage par les Officiers des Claſſes. Veut & ordonne Sa Majeſté que les matelots qui ſe ſeront embarqués ſans cette formalité, ſoient punis d'un mois de priſon à leur arrivée en France; qu'ils ſoient en outre privés de la ſolde qui leur aura été promiſe pour la traverſée de l'Amérique en France, & qu'en cas qu'ils l'ayent reçue d'avance, ils ſoient tenus de la reſtituer, à l'effet de quoi la retenue leur en ſera faite dans les voyages qu'ils feront enſuite: pour ladite ſolde ſuivre l'application qui ſera ordonnée par Sa Majeſté; & leſdits capitaines, maîtres ou patrons de navires ſeront, de leur côté, punis de trois mois de priſon, & même de plus grande peine en cas de récidive.

VI. Tout capitaine, maître ou patron de bâtimens armés aux colonies pour le cabotage & la navigation d'icelles, qui débauchera un matelot engagé dans l'équipage d'un navire de France, ſera condamné à une amende de 300 livres, applicable, moitié à l'Amiral, & moitié au maître du matelot, & en outre à trois mois de priſon pour la premiere fois; & en cas de récidive, déclaré incapable de commander aucun bâtiment de mer. Et pourra toujours le capitaine ou maître du navire de France, reprendre ſon matelot, ſi bon lui ſemble.

VII. Défend Sa Majeſté à tous maîtres ou patrons des bâtimens des colonies, d'engager aucun matelot provenant des équipages des navires de France, ſans la permiſſion par écrit des Intendans, Commiſſaires-ordonnateurs ou leurs Subdélégués, laquelle permiſſion ne pourra leur être accordée, que dans le cas où le matelot n'aura pas abandonné ſon navire ſans congé de ſon capitaine, & où il ne ſe trouveroit pas d'ailleurs des navires de France qui ayent beſoin de remplacement, à peine contre leſdits maîtres ou patrons contrevenans, de 300 livres d'amende, applicable comme ci-deſſus, & en outre d'un mois de priſon.

VIII. Défend pareillement Sa Majeſté à tous cabaretiers & hôteliers auxdites colonies, de recevoir chez eux aucuns matelots, ſans en donner avis le même jour au Commandant du lieu, & leur ordonne de s'aſſurer de la perſonne deſdits matelots, conformément à l'Ordonnance du 22 Mai 1719, & ſous la peine de cent liv. d'amende y portée.

Mande & ordonne Sa Majeſté à M. le Duc de Penthievre, Amiral de France, Gouverneur & Lieutenant général de la Province de Bretagne, aux Gouverneurs & ſes Lieutenans généraux des Iſles de l'Amérique, Intendans, Commiſſaires généraux & ordinaires, aux Subdélégués établis dans leſdites Iſles de l'Amérique, & à tous autres qu'il appartiendra, de tenir la main à l'exécution du préſent Réglement qui ſera lu, publié & affiché par-tout où beſoin ſera. Fait au Camp de Tournai le dix-neuf Mai mil ſept cent quarante-cinq. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX.

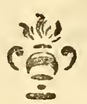
ORDONNANCE DU ROI,

Portant que les ſalaires des gens de mer qui auront déſerté des bâtimens marchands, continueront d'être dépoſés dans les Bureaux des Claſſes.

Du 12 Décembre 1752.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ ayant ci-devant jugé à propos, tant pour le maintien de la police des Claſſes, que pour la ſûreté de la navigation & du commerce de ſes ſujets, de régler que le montant des ſalaires dûs aux matelots & autres gens de mer déſertés des bâtimens marchands, & dont leſdits déſerteurs doivent être privés aux termes de l'article XXV, titre premier, liv. VIII de l'Ordonnance du mois d'Avril 1689, ſeroit dépoſés dans les Bureaux des Claſſes, juſqu'à ce qu'il plût à Sa Majeſté d'en ordonner la deſtination; Elle auroit donné divers ordres en conſéquence, dans les années 1736, 1737 & & 1738 : Sa Majeſté auroit eſtimé convenable de faire le même Réglement par l'article IV de ſon Ordonnance du 25 Mars 1745, pour les parts revenantes ſur le produit des priſes, aux gens de mer déſertés des navires expédiés pour la courſe, & réputés leur tenir lieu de ſalaires : Sa Majeſté auroit auſſi ordonné, pour aſſurer l'exécution deſdits dépôts, qu'il ſeroit ſurſis à l'expédition des navires appartenans aux armateurs qui ſe trouveroient dans le cas de les faire, juſqu'à ce qu'ils y euſſent ſatisfait, Elle auroit néanmoins, au commencement de la derniere guerre, accordé diſpenſe des ſuſdits dépôts à l'égard des ſalaires des gens de mer déſertés des navires qui ſe trouveroient dans le cas du payement de l'indult fixé pour les convois eſcortés par les vaiſſeaux de Sa Majeſté : mais étant informée que depuis la paix quelques armateurs ont fait difficulté de ſe ſoumettre auxdits Réglemens, & que les motifs qui l'ont déterminée à les faire, ſubſiſtent encore; Sa Majeſté après s'être fait repréſenter l'article III, titre VII, livre II de l'Ordonnance du mois d'Août 1681, & ledit article XXV du titre premier du livre VIII de l'Ordonnance du 15 Avril 1689, enſemble les ordres particuliers donnés pour leſdits dépôts, & l'article IV de ſadite Ordonnance du 25 Mars 1745, Elle a ordonné & ordonne, veut & entend, que le montant des ſalaires échus pour les matelots & autres gens de mer qui auront déſerté des bâtimens marchands, continue d'être mis en dépôt dans les Bureaux des Claſſes, pour être enſuite diſpoſé, comme il a été fait juſqu'à préſent ſuivant les ordres de Sa Majeſté, pour le bien & l'avantage de la navigation & du commerce. Veut & ordonne, pareillement, qu'il ſoit en conſéquence ſurſis à l'expédition des navires appartenans aux armateurs qui ſe trouveront dans le cas de faire leſdits dépôts, juſqu'à ce qu'ils y ayent ſatisfait, ſe réſervant néanmoins Sa Majeſté d'avoir égard aux repréſentations qui pourront lui être faites à ce ſujet, par les armateurs qui auront fait leſdits dépôts, ſuivant les circonſtances particulieres où ils pourront ſe trouver. Mande & ordonne Sa Majeſté à Monſ. le Duc de Penthievre, Amiral de France, Gouverneur & Lieutenant général de la Province de Bretagne, aux Intendans, Commiſſaires généraux & ordinaires de la marine, & à tous autres officiers qu'il appartiendra, de tenir la main à l'exécution de la préſente Ordonnance, laquelle ſera regiſtrée aux Greffes des Amirautés, lue & publiée par-tout où beſoin ſera. Fait à Verſailles le douze Décembre mil ſept cent cinquante-deux. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, ROUILLÉ.



REGLEMENT

Pour la police & la discipline des équipages des navires marchands, expédiés pour les Colonies françoises de l'Amérique, & sur ce qui doit être observé pour les remplacemens des équipages, tant des vaisseaux de Sa Majesté, que des navires marchands.

Du 11 Juillet 1759.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ s'étant fait représenter ses Ordonnances & Réglemens des 22 Mai 1719, 23 Décembre 1721, 19 Juillet 1742, 19 Mai 1745, & 22 Juin 1753, sur la police qui doit être observée aux colonies françoises de l'Amérique, pour les gens de mer des équipages des navires; ensemble sa Déclaration du 18 Décembre 1728, & l'Arrêt de son Conseil du 19 Janvier 1734, au sujet de l'embarquement & débarquement des matelots dans les Ports du Royaume & les Pays étrangers: Et étant informée que les dispositions portées par lesdites Ordonnances, ne sont pas exactement observées dans lesdites colonies, & qu'elles ne sont pas d'ailleurs suffisantes pour réprimer divers abus qui s'y sont introduits, au préjudice du bon ordre & de la discipline des gens de mer: Et desirant pourvoir en même-temps aux remplacemens des équipages des vaisseaux & autres bâtimens de Sa Majesté, & à ceux des navires de ses sujets qui se trouveroient dans le cas d'en avoir besoin, Elle a arrêté le présent Réglement, ainsi qu'il suit.

ARTICLE PREMIER.

Il sera fait à bord des navires marchands, aussi-tôt après leur arrivée aux colonies françoises de l'Amérique, par le Commissaire ou autre Officier chargé du détail des Classes, une revue exacte de tous les gens de mer dont les équipages seront composés, & des passagers engagés qui auront été embarqués en France, & le Capitaine de chaque navire leur en remettra le rôle en dépôt jusqu'à son départ.

II. L'Officier chargé du détail des Classes, par lequel ladite revue sera faite, entendra les plaintes qui pourront être portées, tant par les capitaines & officiers contre les matelots & autres gens des équipages, que par les matelots contre les capitaines & officiers; il constatera, autant qu'il sera possible, les faits qui y auront donné occasion; & sur le compte qu'il en rendra, l'Intendant ou Commissaire-ordonnateur fera sur le champ arrêter les coupables, s'il y a lieu, soit pour leur faire subir quelques jours de prison, suivant les circonstances, soit pour les remettre aux Officiers de l'Amirauté, s'ils sont dans le cas de mériter de plus grandes peines: & dans le cas où lesdits Officiers de l'Amirauté jugeront de vouloir procéder contre ceux qui auront été ainsi arrêtés, lesdits prisonniers leur seront remis, à cet effet, par les ordres desdits Intendans ou Ordonnateurs.

III. Ledit Officier vérifiera s'il se trouve à bord des matelots ou autres gens de mer qui n'ayent point été compris sur le rôle de l'équipage; & il fera arrêter sur le champ tous ceux qui se trouveront dans ledit cas, Sa Majesté voulant qu'ils soient détenus en prison, aux frais des capitaines, jusqu'à ce qu'ils puissent être renvoyés sur un autre navire de la même Province du Royaume où lesdits matelots auront été embarqués, ce qui sera constaté par un procès-verbal, qui sera envoyé par les Intendans ou Commissaires-ordonnateurs des colonies, au Commissaire de la marine du Port où les navires auront été armés, pour être les capitaines de navires poursuivis, à leur retour en France, devant les Officiers de l'Amirauté, conformément aux dispositions portées par la Déclaration du 18 Décembre 1728.

IV. Cet Officier des Classes fera mention sur chaque rôle, des mouvemens arrivés dans l'équipage pendant la traversée du bâtiment, de même que ceux qui auront lieu jusqu'à son départ.

V. Aucun capitaine ne pourra congédier un seul homme de son équipage, sans la permission dudit Commissaire, laquelle il apostillera & signera sur le rôle; il lui rendra compte pareillement de ceux qui lui déserteront, pour être aussi apostillés, & il ne pourra prendre un seul homme en remplacement ou comme passager,

qu'il ne soit aussi établi sur son rôle par ledit Commissaire, lequel fera une seconde revue avant le départ du navire, sous peine de trois cens livres d'amende envers le capitaine pour chaque homme qu'il aura débarqué ou remplacé, sans l'aveu de l'Officier des Classes, & d'être déchu de sa qualité de capitaine.

VI. Il ne pourra, pendant le séjour des navires auxdites colonies, être fait aucun payement, ni aucun prêt ni avance d'aucune espece aux gens de mer des équipages engagés en France, ni à ceux embarqués par remplacement aux colonies, soit pour achats de hardes ou pour quelqu'autre cause que ce puisse être, si les capitaines n'y sont autorisés par un ordre de l'Officier chargés du détail des Classes, mis au bas du rôle de l'équipage, à peine, contre les contrevenans, d'être poursuivis à leur retour en France, conformément aux dispositions de la Déclaration du 18 Décembre 1728.

VII. Aucun matelot, novice ou mousse de l'équipage des navires venus de France aux colonies, ne pourra descendre ni rester à terre sans un congé par écrit, donné par le capitaine ou autre officier commandant le navire, dans lequel congé sera fait mention du temps limité pour l'absence hors du bord ; & ceux desdits gens de mer qui seront trouvés à terre sans de pareils congés, ou qui en auront excédé le terme, seront arrêtés & détenus, pour la premiere fois, en prison pendant trois jours, & pendant huit jours en cas de récidive.

VIII. S'il déserte des matelots ou autres gens des équipages, le capitaine ou autre officier commandant le navire, sera tenu d'en faire à l'Officier chargé du détail des Classes, la dénonciation dans trois jours, sous peine d'être réputé complice de la désertion, pour être par ledit Officier, envoyé sur le champ à la poursuite desdits déserteurs, aux frais dudit capitaine, après avoir pris les ordres de l'Intendant ou Commissaire-ordonnateur : enjoint Sa Majesté aux Gouverneurs & Commandans ausdites colonies, de donner main-forte, à cet effet, toutes les fois qu'ils en seront requis.

IX. Ceux desdits déserteurs qui pourront être arrêtés, seront détenus en prison pendant le temps qui sera reglé par l'Intendant ou Commissaire-ordonnateur, & ils seront ensuite renvoyés à bord du navire, après avoir été interrogés sur le motif de leur désertion; & en cas qu'il soit reconnu qu'elle a été occasionnée, de quelque maniere que ce puisse être, par le capitaine ou d'autres officiers du bord, il sera fait, sur les circonstances relatives audit cas, un procès-verbal qui sera adressé, par ledit Intendant ou Commissaire-ordonnateur, au Secrétaire d'Etat, ayant le département de la marine, pour, sur le compte qui en sera par lui rendu à Sa Majesté, être par Elle ordonné ce qu'il appartiendra, sans préjudice néanmoins des procédures qui pourront être faites à ce sujet par les Officiers de l'Amirauté; Sa Majesté n'entendant point interdire auxdits gens de mer les voies de droit devant lesdits officiers, auxquels elle se réserve même de renvoyer la connoissance des faits résultans desdits procès-verbaux, suivant l'exigence des cas.

X. La date de la désertion sera apostillée sur le rôle de l'équipage, seulement à compter du jour que l'Officier chargé du détail des Classes aura reçu la dénonciation, & les salaires des déserteurs seront payés jusqu'audit jour, sans égard au temps pendant lequel les capitaines auront différé de faire lesdites dénonciations ; lesdites apostilles seront exactement détaillées pour chaque homme, & signées par l'Officier chargé du détail des Classes; la même formalité sera observée en ce qui concernera les apostilles mises sur lesdits rôles, au sujet des morts & des embarqués pour raison de maladie ou pour d'autres causes, tant en ce qui concernera les gens des équipages, qu'à l'égard des passagers & des engagés.

XI. Il sera donné par les capitaines desdits navires, auxdits Officiers chargés des Classes, les noms, surnoms, qualités, demeures & autres signalemens détaillés, de chaque homme qui aura débarqué ou déserté de leurs navires.

XII. Lesdits officiers des Classes tiendront un registre de ces gens de mer débarqués ou désertés, ils y porteront leur signalement, y feront mention du nom du navire d'où ils proviennent, du nom du capitaine, de celui du Port où il aura armé, & suivront les mouvemens desdits gens de mer, jusqu'à ce qu'ils ayent obtenu la permission de retourner en France, & qu'ils ayent été inscrits sur un rôle d'équipage.

XIII. Enjoignons auxdits Officiers chargés des Classes, de porter sur ledit registre, les gens restés des équipages aux hôpitaux, ainsi que ceux provenans des navires qui seront désarmés ou condamnés dans la colonie, & de suivre pareillement leurs mouvemens.

XIV. Les capitaines des navires de France qui seront désarmés aux colonies, soit pour y avoir été déclarés hors d'état de naviger, ou pour d'autres causes, feront, en conséquence de l'Ordonnance du 19 Juillet 1742, le décompte de la solde dûe à chacun des gens de mer de

leurs équipages, en présence de l'Officier chargé du détail des Classes, & remettront auxdits officiers, copie desdits décomptes, & une lettre de change tirée sur les armateurs, pour le montant de ladite solde, en argent de France, sans que, sous quelque prétexte que ce soit, aucune desdites lettres de change puisse être tirée sur les Trésoriers de la marine ou des colonies.

XV. Lesdits décomptes & lettres de change, contiendront non-seulement ce qui sera dû aux officiers-mariniers & matelots présens au désarmement, mais encore ce qui reviendra aux familles des morts, tant pour la solde que pour le produit d'inventaire, & le montant de la solde revenant aussi aux déserteurs, jusqu'au jour de leur désertion dénoncée; ce qui sera exactement constaté dans les décomptes, dont les Officiers chargés du détail des Classes auxdites colonies, feront ensuite l'envoi, ainsi que des lettres de change, aux Commissaires des Ports du Royaume où les navires auront été armés; ils seront tenus d'adresser en même-temps auxdits Commissaires, des copies des rôles de désarmement, lesquels seront faits dans la même forme que celui de l'armement présenté par le capitaine, & contiendront en marge de chaque homme qui aura été embarqué dans le navire, soit comme faisant partie de l'équipage, soit en qualité de passager ou d'engagé, toutes les mutations qu'il y aura eu pour raison de mort ou désertion, ou pour d'autres causes de débarquement, en y faisant mention des dates & des signatures des officiers qui auront certifié lesdits émargemens.

XVI. L'article III de ladite Ordonnance du 19 Juillet 1742, au sujet du registre qui doit être tenu par les Officiers chargés du détail des Classes, pour y transcrire lesdits décomptes & lettres de change, sera ponctuellement exécuté. Enjoint Sa Majesté aux Intendans ou Commissaires-ordonnateurs, de se faire représenter au moins tous les trois mois lesdits registres, à l'effet de vérifier s'ils sont dans la forme convenable, & si les envois en France ci-dessus prescrits, ont été faits régulierement; & les Intendans ou Commissaires-ordonnateurs, mettront leur vu à chaque article desdits décomptes.

XVII. S'il se trouve dans le quartier des colonies, où un navire aura été désarmé, d'autres bâtimens prêts à revenir en France dans la même Province où sera situé le Port où ledit navire aura été armé, ou dans lesquels les gens de mer du bâtiment désarmé, puissent être embarqués & gagner des salaires, le capitaine ne sera pas tenu à leur payer de conduite pour leur retour en France; mais s'il n'y a point alors de navire où ils puissent être employés, il leur sera acordé un ou deux mois de solde, à proportion du retardement que pourra leur causer le défaut d'occasion pour leur retour, suivant la fixation qui en sera faite par les Intendans ou Commissaires-ordonnateurs, conformément à ce qui est porté par la susdite Ordonnance du 19 Juillet 1742.

XVIII. Lesdits capitaines seront tenus, à l'égard des matelots restés malades, de donner une caution pour le payement, non-seulement des frais de maladie, mais encore de la solde qui sera réglée par les Intendans ou Commissaires-ordonnateurs, pour ceux dont la santé se rétablira, pour pourvoir à leur subsistance jusqu'au temps où ils pourront être embarqués pour France.

XIX. Les Officiers chargés du détail des Classes, feront tous les mois une visite dans les hôpitaux, à l'effet de vérifier ce que seront devenus les matelots qui y auront été traités: ils se feront remettre à l'égard de ceux qui seront morts, les certificats nécessaires pour le constater; & ils adresseront lesdits certificats aux Commissaires des départemens du Royaume d'où les matelots seront provenus, avec des listes exactes contenant la destination qui aura été faite du produit de leurs hardes & autres effets.

XX. Il sera délivré à tous les gens de mer François débarqués, congédiés ou déserteurs, & aux habitans des différentes colonies qui auront pris la possession de matelot, un certificat en papier conforme au modele ensuite du présent Réglement, lequel certificat ils seront tenus de porter toujours sur eux pour servir à constater leur origine & leur état.

XXI. Tous matelots & autres gens de mer qui ne seront point porteurs de pareils certificats, seront réputés déserteurs des navires de France, & comme tels arrêtés dans tous les lieux où ils seront trouvés, pour être tenus en prison jusqu'à ce qu'ils puissent être renvoyés sur des navires de la même Province où sera situé le département dont ils se trouveront.

XXII. Lesdits gens de mer seront obligés de déclarer aux Commissaires & autres chargés des Classes, le lieu de leur domicile, dont il sera fait mention à côté du nom de chacun d'eux; & ils seront tenus de passer en revue pardevant lesdits Commissaires, le premier jour de chaque mois, & de leur déclarer s'ils ont changé de domicile, sous peine de quinze jours de prison.

XXIII. Les Gouverneurs, Intendans ou Commissaires-ordonnateurs, feront faire des visites fréquentes chez les cabaretiers & hôteliers, pour

arrêter

arrêter tous les matelots qui s'y trouveront, & qui ne seront point porteurs de congés ou passe-ports, conformément à ce qui est porté par le présent Réglement.

XXIV. Les habitans des colonies ne pourront employer aucuns des gens de mer François, non domiciliés auxdites colonies, sans une permission par écrit des officiers qui seront chargés du détail des classes ; & ne pourront les cacher ou receler auxdits officiers lorsqu'ils les réclameront, sous peine de vingt livres d'amende pour chaque homme de mer employé sans permission, & de cent livres pour chaque homme qu'il auront caché ou recelé.

XXV. Tout capitaine, maître ou patron qui débauchera un matelot aux colonies, sera condamné à une amende de trois cent livres, dont moitié applicable à l'Amiral, & l'autre moitié au premier maître, lequel pourra reprendre le matelot, si bon lui semble, conformément à ce qui est porté par l'Ordonnance du 22 Mai 1719, & par le Réglement du 19 Mai 1745.

XXVI. En conséquence de l'article V du Réglement du 19 Mai 1745, défend Sa Majesté auxdits gens de mer, de s'embarquer sur aucun de ses vaisseaux, ni de s'engager sur les navires appartenans à ses sujets, pour revenir dans le Royaume, qu'ils n'en ayent obtenu la permission du Commissaire chargé des classes, qui dans ce cas les établira sur les rôles des équipages, en remplacement de ceux qui manqueront ; à peine contre ceux qui auront été embarqués sans cette formalité, d'être punis d'un mois de prison à leur arrivée en France, & d'être en outre privés de la solde qui leur auroit été promise pour la traversée ; le montant de laquelle solde sera déposé au Bureau des classes, pour suivre l'application qui sera ordonnée par Sa Majesté, & les capitaines qui les auront embarqués seront interdits pendant un an.

XXVII. Défend aussi Sa Majesté, relativement aux lettres patentes du mois d'Octobre 1727, auxdits gens de mer, de prendre parti sur aucuns des bâtimens étrangers qui pourroient avoir entrée dans les colonies, sous peine d'être arrêtés comme déserteurs, & leur procès être fait suivant la rigueur des Ordonnances ; & les Gouverneurs, Intendans ou Commissaires-ordonnateurs, feront veiller soigneusement, dans le temps du départ desdits navires, à ce qu'il n'y soit embarqué aucun matelot François.

XXVIII. Entend Sa Majesté que dans les cas où il seroit besoin d'officiers-mariniers & matelots pour compléter les équipages de ses vaisseaux & autres bâtimens armés pour les colonies, que les officiers qui les commanderont s'adressent aux Intendans ou Commissaires-ordonnateurs, pour en obtenir le nombre de gens de mer qu'ils auront à remplacer, lesquels seront pris dans les matelots François congédiés, débarqués ou désertés des bâtimens marchands.

XXIX. Sa Majesté voulant que toute protection soit accordée au commerce de ses sujets, défend aux officiers commandant ses vaisseaux, de retirer sous quelque prétexte que ce soit, aucuns officiers-mariniers & matelots des navires marchands pour remplacer ceux qui pourroient leur manquer pour compléter leurs équipages ; voulant que dans le cas où il ne se trouveroit pas assez de gens de mer dans la colonie, qu'ils s'adressent aux Gouverneurs & Intendans ou Commissaires-ordonnateurs pour y pourvoir, lesquels pourront de concert, si les remplacemens sont nécessaires, leur destiner des matelots desdits navires marchands par proportion au nombre d'hommes d'équipage qu'ils auront, en observant de les reprendre dans les navires dont les retours dans le Royaume seront les plus éloignés.

XXX. La solde que devront gagner lesd. gens de mer sur nos vaisseaux où ils seront destinés, sera la même que celle qu'ils auroient eue, s'ils s'étoient embarqués dans les ports de France.

XXXI. Celle des gens de mer qui seront donnés aux navires marchands, sera aussi celle qu'ils avoient sur ceux d'où ils auront été congédiés, débarqués ou désertés, sans qu'ils puissent en prétendre une plus forte, quelques conventions qu'ils ayent d'ailleurs faites ; & sera ladite solde portée sur le rôle d'équipage par le Commissaire de la marine, ou autre officier chargé du détail des classes dans les colonies ; voulant Sa Majesté qu'il n'y ait que ledit rôle qui puisse servir de titre sur les prétentions des gens de mer pour raison desdits salaires, conformément à son Ordonnance du 23 Décembre 1721, & au Réglement du 19 Mai 1745.

XXXII. Il sera fait à l'arrivée des navires venant desdites colonies dans les ports du Royaume, une revue exacte par les officiers chargés du détail des classes, lesquels feront provisoirement arrêter les matelots qui se trouveront avoir été embarqués sans être compris sur le rôle de l'équipage, en contravention du précédent article, & auront soin de distinguer entre les gens de mer portés sur lesdits rôles que les capitaines auront embarqués aux colonies, ceux qui seront tombés dans le cas d'avoir déserté des navires sur lesquels ils avoient passés auxdites colonies ; & ils vérifieront s'ils y ont été punis par la prison & par la privation de leurs salai-

res, conformément à ce qui est porté par le présent réglement ; dans lequel cas les matelots pourront rester libres, s'ils ont tenu une bonne conduite durant la traversée : mais si le rôle de l'équipage ne justifie point qu'ils ont été punis à l'Amérique, lesdits matelots reconnus déserteurs seront incessamment arrêtés par les ordres des Intendans ou Commissaires de la marine ; ils seront détenus en prison pendant quinze jours, & les salaires qui leur auront été promis, seront réduits, conformément à ce qui est porté par l'article IV du présent Réglement. * Veut Sa Majesté qu'en cas qu'ils eussent reçu d'avance lesdits salaires, au préjudice des défenses ci-dessus faites, ils ne puissent être mis en liberté qu'après qu'ils auront restitué ce qui leur aura été payé au-delà de la fixation expliquée dans ledit article.

Mande & ordonne Sa Majesté à Monf. le Duc de Penthievre, Amiral de France, Gouverneur & Lieutenant général en la Province de Bretagne, aux Gouverneurs & ses Lieutenans généraux des colonies de l'Amérique, Intendans, Commissaires généraux & ordinaires dans ses colonies, & à tous autres qu'il appartiendra, de tenir la main à l'exécution du présent Réglement qui sera enrégistré dans les Conseils supérieurs desdites colonies ; & sera en outre lu, publié, affiché & registré par-tout où besoin sera. Fait à Versailles le onze Juillet mil sept cent cinquante-neuf. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, BERRYER.

* *Il y a ici erreur, on a voulu dire article IV du Réglement du 22 Juin 1753.*

ORDONNANCE DU ROI,

Portant peines contre les gens de mer, désobéissans & déserteurs.

Du 16 Novembre 1759.

SA MAJESTÉ ayant été informée que nonobstant les peines rigoureuses, prononcées contre les officiers-mariniers & matelots coupables de désertion, le nombre des déserteurs se multiplioit tous les jours ; & voulant connoître la source d'un mal si préjudiciable à son service, & les moyens propres à y remédier & à le diminuer, Elle s'est fait représenter les différentes Ordonnances qui prononcent ces peines, & y auroit reconnu que celles des galeres perpétuelles y est prononcée pour tous les cas de désertion indistinctement, & sans égard aux circonstances, aux lieux & aux temps, contre ceux qui après avoir été commandés pour son service, ne se seront pas rendus à leur destination ; comme contre ceux qui, après avoir été destinés sur les vaisseaux, n'y auront point embarqué, ou en auront déserté après leur embarquement & pendant le cours de la campagne : que cependant plusieurs des gens de mer, qui, après s'être d'abord rendus coupables de désobéissance, sans avoir une volonté absolue & décidée d'abandonner son service, pourroient rentrer dans leur devoir s'ils pouvoient envisager un traitement moins rigoureux en reconnoissant leurs fautes & cherchant à les réparer. Et Sa Majesté voulant bien ne point ôter à ceux-ci tout espoir de pardon, mais leur procurer les moyens de se mettre à l'abri de la note d'infamie & de l'opprobre attachés à la peine des galeres, & les conserver ainsi à leurs familles, en les conservant en même-temps à leurs pays & à l'état pour lesquels ils sont perdus, par la mort civile qu'entraîne la peine des galeres perpétuelles ; Elle a ordonné & ordonne ce qui suit, dérogeant, en tant que besoin est ou seroit, à ce qui est porté par les Ordonnances contre les gens de mer déserteurs, & notamment aux articles I, II, III & IV du livre IV, titre II de l'Ordonnance du 15 Avril 1689, & tous autres de la même Ordonnance, ainsi que des précédentes & subséquentes touchant le même objet. Entend Sa Majesté qu'à l'avenir tous les gens de mer, dans le cas d'être commandés pour le service, ou qui après l'avoir été l'abandonneront, ou ne se seront pas rendus au lieu de leur destination, soient jugés suivant les différentes circonstances dans lesquelles ils se trouveront, conformément aux articles ci-après.

ARTICLE PREMIER.

Tous officiers-mariniers & matelots qui dans les temps de levées se cacheront, ou ne se présenteront pas pardevant les Commissaires sans causes légitimes, seront arrêtés, punis de huit jours de prison, condamnés ensuite à la plus basse paye du matelot.

II. Ceux desdits gens de mer qui, après

avoir été commandés & avoir reçu les avances & la conduite, ne se rendront pas à leur destination au plutard quinze jours après le temps fixé par leurs Commissaires, seront mis aux fers jusqu'à l'embarquement, au pain & à l'eau, & seront tenus de servir trois ans sans solde, à moins qu'il ne soit bien constaté que leur retardement aura été occasionné par cause de maladie, ou qu'il ne soit justifié de quelqu'autre empêchement légitime.

III. Si après être arrivé dans les ports de leur destination & distribués sur les vaisseaux, les officiers-mariniers & matelots s'absentent pendant plus de deux jours sans permission ou congé, ils seront également mis aux fers pendant huit jours, au pain & à l'eau; & dans le cas où l'absence seroit plus longue, outre cette peine, ils seront privés d'un mois de solde ou de plus, à proportion de la durée de l'absence.

IV. Lesdits officiers-mariniers & matelots qui, après avoir abandonné les vaisseaux sur lesquels ils auront été destinés, ne se présenteront pas avant le départ desdits vaisseaux, soit qu'ils se retirent dans le Royaume ou dans les pays étrangers, seront coupables du crime de désertion, & condamnés par contumace à la peine des galeres, seulement pour trois ans dans le premier cas, & aux galeres perpétuelles dans le second. Il en sera usé de même par rapport à ceux qui n'auront pas paru au port de leur destination avant le départ des vaisseaux; Sa Majesté étant cependant disposée à user de clémence, Elle veut bien que les Jugemens par contumace qui auroient été prononcés dans lesdits cas, restent sans effet à l'égard de ceux qui, sous l'espace de trois mois, à compter de la date desdits jugemens, se représenteroient pour être embarqués dans le port de leur destination, sans préjudice toutefois des autre peines que lesdits gens de mer seroient dans le cas d'avoir encourues, & qui sont portés par les articles II & III ci-dessus.

V. Seront censés désobéissans tous ceux des gens de mer, qui, pour quelque cause que ce soit, s'absenteront de leurs quartiers plus de quinze jours sans la permission par écrit du Commissaire dont ils dépendent, lequel à leur retour les commandera pour le service, où ils feront une campagne sans solde; & dans le cas d'une absence de plus de trois mois, ils seront censés déserteurs des classes, & comme tels jugés conformément à l'article IV de la présente Ordonnance.

VI. La peine des galeres perpétuelles étant aussi prononcée par les Ordonnances des 4 Février 1717 & 27 Mars 1725, contre ceux des officiers-mariniers & matelots qui s'engageront dans les troupes de terre ou dans celle de la marine, & qui, aux termes de ladite Ordonnance du 27 Mars 1725, n'auront pas dans l'espace de vingt-quatre heures déclaré leur état de gens de mer; & Sa Majesté voulant bien aussi faciliter à ceux desdits gens de mer qui tomberont dans ledit cas, qui est une vraie désertion des classes, les moyens de reconnoître leurs fautes en leur accordant un plus long délai; Elle entend que ladite peine des galeres perpétuelles, ne soit à l'avenir prononcée contre ceux des officiers-mariniers & matelots qui s'engageront dans les troupes comme soldats, que dans le cas où ils n'auront pas déclaré leur état de gens de mer sous l'espace de huit jours; Sa Majesté dérogeant à ce qui est porté à cet égard par ladite Ordonnance du 27 Mars 1725; voulant, au surplus, que les autres dispositions, tant de ladite Ordonnance que celle du 4 Février 1717, soient exécutées suivant leur forme & teneur.

VII. L'intention de Sa Majesté est que tous les engagemens que pourroient contracter dans les troupes de terre & de mer, les habitans des paroisses maritimes ou des environs, qui se trouveront classés, soient déclarés nuls; & Elle veut que les officiers avec lesquels ils se seront engagés, ne puissent prétendre le remboursement d'aucuns frais, d'autant que lesdits officiers ou ceux préposés pour faire des recrues, peuvent faire vérifier sur les registres des Commissaires chargés des classes d'où dépendent lesdites Paroisses, si les particuliers qu'ils veulent engager n'y seroient pas inscrits.

VIII. N'entend au surplus Sa Majesté, déroger par ces présentes à ce qui a été prescrit par les Ordonnances antérieures, pour la forme des jugemens, mais seulement pour la nature & la durée des peines.

Mande & ordonne Sa Majesté à Monf. le Duc de Penthievre, Amiral de France, aux Vice-Amiraux, Lieutenans généraux, Intendans, Chefs d'escadres, Commissaires généraux, Capitaines de vaisseaux, Commissaires ordinaires de la marine, & autres Officiers, de tenir la main, chacun en droit soi, à l'exécution de la présente Ordonnance, qui sera lue, publiée & affichée par-tout où besoin sera. Fait à Versailles le 16 Novembre 1759. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, BERRYER.

ARTICLE IV.

SI toutefois après l'arrivée & décharge du vaiſſeau au port de ſa deſtination, le maître ou patron, au lieu de faire ſon retour, le frete ou charge pour aller ailleurs, le matelot pourra quitter ſi bon lui ſemble, s'il n'eſt autrement porté par ſon engagement.

L'ENGAGEMENT d'un matelot eſt fini, comme il a été obſervé, après l'arrivée & la décharge entiere du navire au port de ſa deſtination ; ainſi ſi le maître veut freter le navire ou le charger pour aller ailleurs, il peut le quitter ſans offenſe, s'il n'a pas contracté avec lui un engagement plus étendu ; lequel engagement doit alors être prouvé par écrit, ſans quoi ce ſera le cas de s'en rapporter au ſerment du matelot, conformément à l'art. premier, tit. 4 du liv. ſuivant, ce qui ne ſouffre aucune diſtinction ni exception.

Cependant comme il eſt de regle que le capitaine ou maître doit retourner ſon navire au port où il a fait ſon armement & d'où il eſt parti, il peut arriver fort aiſément que ſon engagement envers ſon matelot, & celui du matelot envers lui, ne ceſſe pas par l'arrivée & la décharge du navire au lieu de ſa deſtination ; ou plutôt cela ne pourra guere ſe rencontrer que dans le cas d'une navigation au cabotage de port en port, où le maître arrivé, par exemple en ce port, après y avoir déchargé ſes marchandiſes, & voulant profiter d'un fret qu'il trouve pour Bourdeaux ou Bayonne, &c. prendra ici un matelot pour ce voyage. L'engagement de ce matelot finira alors à la décharge du navire à Bourdeaux ou Bayonne, s'il n'y a convention contraire par écrit.

Mais s'il s'agit d'un armement fait ici pour St. Domingue, comme le capitaine fait ſa ſoumiſſion de ramener le navire dans ce port, le voyage n'eſt pas fini par l'arrivée du navire à St. Domingue, lieu de ſa deſtination, il ne peut l'être qu'au retour du navire dans ce port. Ainſi ſans convention particuliere, qui doit être juſtifiée par écrit, le matelot ne peut quitter le maître à St. Domingue, ſans encourir la peine de la déſertion, & le maître ne peut l'y congédier non plus qu'aux conditions portées par l'art. 10 du tit. 4 des loyers des matelots, liv. 3.

De même dans la navigation au cabotage, où le maître eſt obligé de ramener ſon navire dans le port où il a commencé ſa navigation, art. 18 des jugemens d'Oleron. S'il a, par exemple, équipé ſon bâtiment à Calais pour cette ville ou pour Bourdeaux, de même que ſon équipage ne peut le quitter qu'au retour du bâtiment à Calais, de même il ne peut le congédier à l'arrivée en cette ville ou à Bourdeaux ſans le dédommager, en lui payant ſes loyers en entier, & les frais du retour ou de la conduite.

Dans tous ces cas néanmoins, le maître ne peut alonger la navigation malgré les matelots ; c'eſt-à-dire, qu'arrivé à St Domingue, il ne lui eſt pas libre de les obliger d'aller enſuite au Miſſiſſipi, ou arrivé de Calais ici, il ne peut les contraindre d'aller enſuite à Bourdeaux. Comme ils ne ſont engagés que pour aller à St. Domingue & retourner, ou pour venir en cette ville pour

s'en retourner à Calais; c'eſt au maître à ſe conformer à la convention préſumée ſuivant la nature du voyage; & c'eſt à quoi ſe rapportent ces mots de notre article, *au lieu de faire ſon retour*, *le frete ou charge pour aller ailleurs*, autrement le matelot pourra le quitter. Et non-ſeulement il le pourra ſans offenſe, mais encore, comme c'eſt par le fait du maître que cela arrive, & que cela vaut congé de ſa part, il ſera tenu du payement des gages en entier & des frais de conduite, le tout s'il n'y a convention contraire, qui, encore une fois, doit être prouvée par écrit, comme étant oppoſée à la regle générale & à l'uſage.

Il eſt peut-être ſuperflus d'avertir que l'engagement d'un matelot qui ſe feroit obligé de ſervir perpétuellement ſur un navire, ne feroit pas valable, comme prenant trop ſur ſa liberté : *Rocus de navibus*, n. 109, pag. 41.

ARTICLE V.

DEPUIS que le vaiſſeau aura été chargé, les matelots ne pourront quitter le bord ſans congé du maître, à peine de cent ſols d'amende, même de punition corporelle en cas de récidive.

CE n'eſt plus ici le cas où le matelot quitte le maître ou déſerte, manquant entiérement à ſon engagement; mais l'obligation où il eſt de rendre un ſervice aſſidu au navire, ſans pouvoir quitter le bord qu'il n'y ſoit autoriſé de l'aveu du maître, ou étant commandé pour le ſervice du navire.

L'article ne parle que de la circonſtance où le navire eſt chargé, & cela s'entend qu'il ſoit chargé en plein ou en partie ſeulement; mais il ne s'enſuit nullement que quoiqu'on ait pas encore commencé à charger le navire, le matelot puiſſe quitter le bord ſans congé du maître. Ce qui ſuit ſimplement de l'article, c'eſt que ſi le matelot quitte le bord ſans permiſſion avant qu'il y ait été chargé aucunes marchandiſes, il ne ſera pas ſujet alors à l'amende de cent ſols ni à la punition corporelle en cas de récidive.

Les anciens Réglemens des Us & Coutumes de la mer avoient ſur ce ſujet établi une police qui mérite d'être remarquée.

Par l'article 5 des jugemens d'Oleron, il eſt dit que, le navire chargé ou vuide, les mariniers ne doivent pas le quitter ſans congé du maître, ſur peine de répondre de tout le dommage qui en réſultera ; ce qui eſt conforme aux Loix Rhodiennes que l'on trouve traduites en latin en tête du traité de Peckius *de re nautica*, art. 26, p. 28 : mais que ſi le navire eſt bien ancré, quelques-uns d'eux peuvent deſcendre ſans congé, laiſſant les autres pour veiller à la garde du bâtiment & des denrées, pourvu qu'ils retournent à temps, autrement & s'ils tardoient trop, ils feroient tenus du dommage. *Idem*, l'art. 17 de l'Ordonnance de Wisbuy.

L'Ordonnance de la Hanſe Teutonique entre dans un plus grand détail, & varie les peines.

L'article 22 défend aux matelots de deſcendre à terre ſans la permiſſion du maître, du pilote, du contre-maître ou de l'écrivain, à peine de vingt-cinq ſols d'amende pour chaque fois.

L'art. 23 porte que les matelots qui feront fortis avec le maître, feront obligés de garder le bateau & de retourner à bord auffi-tôt qu'ils en auront l'ordre, & que celui qui demeurera ou qui couchera à terre fera puni d'amende ou par emprifonnement. L'art. 4 de l'Ordonnance de Wisbuy fixe l'amende à 2 deniers blancs ou d'argent, dont les 3 font le gros, & les 8 gros font l'once.

Et l'art. 40 ajoute que fi quelque matelot quitte le bord fans permiffion, *& que le navire vienne à s'endommager ou fe perdre à faute de matelots, il fera mis un an prifonnier & tenu au pain & à l'eau; & s'il fe perd quelqu'un avec le navire, l'abfent, par le défaut de la préfence duquel l'accident eft arrivé, fera puni de peine corporelle.*

Les articles 31 & 32 défendent auffi aux matelots de faire feftin dans le navire fans permiffion du maître, à peine de perdre la moitié de leurs gages, & à tout matelot de faire coucher fa femme à bord à peine de 50 fols d'amende.

Aux termes du chap. 174 du Confulat, les mariniers qui couchent ou paffent la nuit hors du bord, font déloyaux & coupables de parjure.

De tout ceci il réfulte, que le matelot qui quitte le bord fans permiffion, eft toujours puniffable quoique le navire ne foit pas chargé; mais alors ce n'eft pas la peine prononcée par notre article qu'il encourt. Celle qu'on peut lui infliger eft celle d'être mis aux fers, ou au pain & à l'eau pour 24 heures, ou de recevoir quelques coups de garcettes, fauf en cas de récidive à le punir un peu plus rigoureufement; la punition eft autre pour ce cas fur les vaiffeaux du Roi, art. 30 & 31, tit. 3, liv. 4 de l'Ordonnance de 1689.

La raifon eft pour les navires marchands, que quoique le navire ne foit pas chargé, il importe extrêmement lorfqu'il eft en rade ou agréé, que les matelots y faffent le fervice exactement, pour prévenir les avaries qu'il pourroit effuyer étant dépourvu de matelots.

C'eft auffi en temps de guerre, pour garantir le navire d'être enlevé par les corfaires; & c'eft pour cela que par l'Ordonnance du 24 Août 1712, rapportée ci-deffus, titre du capitaine, art. 13, il eft défendu non-feulement aux matelots, mais encore à tous officiers fubalternes de quitter le bord fans la permiffion du capitaine ou maître, à peine de perte des gages & de trois mois de prifon. La même Ordonnance, par le même motif, enjoint auffi fur les mêmes peines, aux capitaines & aux autres officiers de coucher à bord de leurs bâtimens lorfqu'ils feront mouillés en rade.

Un autre raifon aux colonies eft de prévenir la défertion, & c'eft pour cela que par l'art. 13 du Réglement du 22 Juin 1753, il eft défendu à tout matelot, novice ou mouffe, de defcendre à terre fans un congé par écrit du capitaine ou autre officier commandant le navire, dans lequel congé fera fait mention du temps limité pour l'abfence hors du bord, & faute par lefdits gens de mer d'être munis de congé, ils feront punis de la prifon pendant trois jours, & pour huit jours en cas de récidive; de même s'ils ont excédé le temps du congé.

Mais ceci n'a rien de commun avec le cas ou un matelot ou officier marinier abandonne en mer le vaiffeau fur lequel il eft employé, fans le confentement du capitaine ou maître qui le commande, même du propriétaire ou du marchand chargeur étant fur le navire. C'eft alors un délit qui emporte la peine des galeres pour trois ans, & plus grande amende même s'il échoit, fuivant la Déclaration du Roi du 22 Septembre 1699; c'eft-à-dire, que la peine fera

plus grande si la désertion des officiers mariniers ou matelots, cause l'échouement ou la prise du navire. V. la nouvelle Ordonnance du 12 Décembre 1759, art. 4, pour la désertion des novices engagés sur les vaisseaux du Roi.

Au reste, comme il ne s'agit point ici du congé absolu, que véritablement le maître seul peut donner, mais d'une simple permission de descendre à terre, il n'est pas douteux qu'en l'absence du maître, celui qui commande à bord à son défaut, n'ait droit de permettre au matelot de descendre; mais il doit le faire avec discrétion & discernement, dès qu'il n'est pas question du service du navire, sans quoi il se rendroit responsable du dommage qui en pourroit arriver.

Nul autre que le capitaine ou l'officier commandant dans le vaisseau, ne pourra donner congé aux gens de l'équipage & aux officiers d'aller à terre, à peine d'interdiction, art. 32, tit. 3, liv. 4 de l'Ordonnance de 1689 : cette décision doit faire loi pour les navires marchands, à l'interdiction près, au lieu de laquelle le maître pourra donner *les arrêts* à l'officier qui aura manqué à ce sujet.

DÉCLARATION DU ROI,

Portant peine de galeres contre les officiers, mariniers & matelots qui abandonneront en mer les vaisseaux sur lesquels ils seront employés, sans permission.

LOUIS, par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre : A tous ceux qui ces présentes Lettres verront. Salut. Nous avons reçu des plaintes des marchands des villes maritimes de notre Royaume, & des propriétaires & capitaines des vaisseaux de nos sujets, que les officiers, mariniers & matelots qui composent les équipages de ces vaisseaux, en ont abandonné plusieurs à la mer, malgré les capitaines & maîtres qui les commandoient, sous prétexte quelquefois du mauvais état de ces bâtimens, & d'autres de crainte d'être pris par des forbans & corsaires ennemis, à la vue du premier vaisseau qu'ils ont vu venir à eux. Et comme il est important de remédier à un aussi grand abus qui pourroit entraîner la perte du commerce maritime, s'il n'y étoit pourvu, & empêcheroit les marchands de confier leurs biens à des gens capables de les abandonner aussi légérement ; ce qui est contraire aux Loix, Ordonnances & Réglemens que nous avons faits en différens temps sur le fait de la navigation & commerce maritime. A ces causes, de l'avis de notre Conseil, de notre certaine science, pleine puissance & autorité Royale, nous avons ordonné & ordonnons, que lesdites Ordonnances & Réglemens seront exécutés selon leur forme & teneur; & ce faisant avons fait & faisons très-expresses inhibitions & défenses par des présentes signées de notre main, auxdits officiers, mariniers & matelots, d'abandonner en mer les vaisseaux sur lesquels ils seront employés, sans le consentement des capitaines & maîtres qui les commanderont, & même des propriétaires & marchands chargeurs, lorsqu'ils y seront embarqués, à peine de trois ans de galeres, & de plus grande, s'il y échoit. Si donnons en mandement à nos amés & féaux Conseillers, les Gens tenant notre Cour de Parlement à Paris, que ces présentes ils fassent lire, publier & enrégistrer, & le contenu en icelles garder & observer suivant leur forme & teneur : car tel est notre plaisir. En témoin de quoi nous avons fait mettre notre Scel à cesdites présentes. Donnée à Fontainebleau le 22 Septembre l'an de grace 1699, & de notre regne le cinquante-septieme, *Signé*, LOUIS. *Et sur le repli*, par le Roi, PHELYPEAUX. Et scellé du grand Sceau de cire jaune.

Registrées, oui, & ce requérant le Procureur général du Roi pour être executées selon leur forme & teneur, & copies collationnées envoyées dans les Sieges, Bailliages & Sénéchaussées du ressort, pour y être lues, publiées & registrées ; enjoint aux Substituts du Procureur général du Roi, d'y tenir la main, & d'en certifier la Cour dans un mois, suivant l'Arrêt de ce jour. A Paris en Parlement en Vacations le 12 Octobre 1699. Signé, DU JARDIN.

ARTICLE VI.

FAisons défenſes à tous mariniers & matelots, de prendre du pain ou autres vituailles, & de tirer aucun breuvage, ſans la permiſſion du maître ou dépenſier propoſé pour la diſtribution des vivres, à peine de perte d'un mois de leurs loyers, & de plus grande punition s'il échet.

LA défenſe n'eſt pas pour les ſeuls matelots, elle regarde auſſi tous les officiers, mariniers ou autres vis-à-vis du maître, & le maître même vis-à-vis du propriétaire ou de l'armateur, s'il laiſſe diſſiper les vituailles. Il y a plus, comme leur conſervation importe extrêmement à tout l'équipage; ſi le maître en vendoit ou autrement les diſſipoit, les gens de l'équipage ſeroient fondés à s'en plaindre & à s'y oppoſer.

Indépendamment de cela, ce ſeroit toujours un vol que le maître feroit au propriétaire du navire, à raiſon de quoi l'Ordonnance de la Hanſe Teutonique, art. 9, veut en ce cas qu'il ſoit puni *comme larron*, ſi ce n'eſt que trouvant en pleine mer un navire manquant de vivres, il peut lui céder des ſiens à la charge de rendre compte de leur produit. V. *ſuprà* les articles 32 & 33 du tit. premier, du capitaine.

Par rapport aux matelots qui détournent les marchandiſes, voiles, cordages ou argent du fret, l'article 7 de ladite Ordonnance de la Hanſe Teutonique, veut auſſi qu'ils ſoient punis comme larrons ſuivant l'exigence du cas.

En ce qui concerne les vaiſſeaux du Roi, l'Ordonnance de 1689, liv. 4, tit. 3, art. 18, eſt conçu en ces termes: *Qui volera les agrêts, munitions & proviſions du vaiſſeau, les recelera ou les portera à terre pour vendre, ſera mis au Conſeil de guerre & condamné aux galeres perpétuelles, ſi le vol excede la valeur de dix livres, & s'il eſt au-deſſous, il en payera le quadruple & aura la cale.*

Par notre article, la peine eſt la perte d'un mois de gages; mais comme il eſt ajouté, & à peine *de plus grande punition s'il y échet*, il faut dire que ſi le vol excede la valeur de 10 liv. le voleur pourra, outre la perte d'un mois de ſes gages, être mis à la boucle, ou être condamné à avoir la cale de l'avis du pilote & du contre-maître, relativement à l'art. 22, tit. premier du préſent liv. 2; même à plus grande peine, ſuivant les circonſtances, qui ſera alors prononcée par les Juges de l'Amirauté après une procédure en régle.

S'il s'agiſſoit d'un vol fait par le gardien du navire, la peine de mort pourroit avoir lieu alors, à cauſe de l'infidélité du dépoſitaire; & c'eſt ſur ce principe que le nommé Barule, gardien d'un bateau, fut condamné à mort à Marſeille, au mois de Janvier 1750, pour y avoir volé divers agrêts & apparaux, & autres effets.

ARTICLE VII.

LE matelot ou autre qui aura fait couler les breuvages, perdre le pain, fait faire eau au navire, excité sédition pour rompre le voyage, ou frappé le maître *les armes à la main*, sera puni de mort.

VOIR l'article 68 de l'Ordonnance du mois de Mars 1584. L'article 13 du Réglement du 25 Novembre 1693, contient la même disposition, excepté le cas où le matelot a frappé le Maître ou Capitaine.

Pour garder les proportions dans les cas qui peuvent mériter la peine capitale prononcée par cet article, il faut, par rapport au crime du matelot ou de tout autre qui aura fait couler les breuvages ou perdre le pain, que ce soit en telle quantité que l'équipage soit en danger de périr par-là. Suivant le chap. 165 du Consulat, le matelot pour pareil cas devoit perdre ses gages avec sa pacotille, & en outre rester à la discrétion du Patron.

Pour ce qui est de faire faire eau au navire, il me semble que le cas ne souffre point de distinction, attendu que le danger où un navire se trouve exposé par-là, est nécessairement de la derniere conséquence.

En ce qui concerne la sédition, soit pour rompre le voyage ou autrement, il est entendu que ce doit être une sédition formelle & absolument sérieuse, & que le matelot ou autre qui ne feroit que tenir des propos séditieux, sans parvenir à former la sédition, n'encourroit pas la peine de mort.

Enfin, pour ce qui est du crime de frapper le Maître, il faut prendre garde que l'article dit, *les armes à la main*; mais aussi que cela doit s'entendre, aussi-bien d'une hache ou autre instrument dangereux, que de l'épée, du mousquet ou de la bayonnette. Sur les vaisseaux du Roi, il suffit de lever la main sur un Officier-Major, pour être condamné à mort, art. 18, tit. 2, liv. 4 de l'Ordonnance de 1689.

Le cas du matelot qui frappe son Maître, sans avoir les armes à la main, est prévu par l'art. 24 de l'Ordonnance de Wisbuy, & la peine prononcée contre lui est une amende de cent sols, ou la perte de la main : l'alternative est singuliere. Cet article dit encore que si le matelot donne un démenti au Maître, il lui payera huit deniers blancs; que le Maître qui donnera un démenti au matelot, lui payera autant; & que s'il le bat, il doit recevoir coup pour coup.

L'article 12 des Jugemens d'Oleron est dans le même goût, si ce n'est qu'il dit que le matelot doit souffrir le premier coup de poing du Maître sans se défendre. La disposition du chap. 165 du Consulat, est remarquable; elle est conçue en ces termes : » Marinier est tenu d'obéir à son Maître, quoiqu'il » lui dit injure & se courrouce avec lui, & se doit ôter de devant lui, fuir à » la proue du navire & se mettre du côté de la chaîne; & si le Maître y passe, il s'en doit fuir de l'autre part; & si le Maître le poursuit en autre part, » le marinier se peut lors mettre en défense, en requérant témoignage comme

» le maître le pourſuit; car le maître doit s'arrêter ſans outre-paſſer la chaîne.

On n'a remarqué tout ceci qu'à cauſe de la bizarrerie ou ſingularité.

C'en eſt une autre, ou en tout cas une grande mépriſe de la part du Commentateur, de dire que le matelot, qui, aux termes de cet article, doit être puni de mort, ſera pendu au haut d'un mât, comme ſi le matelot pouvoit être jugé & exécuté militairement dans le navire. Il n'a pas pris garde que dans le vaiſſeau on ne peut *que faire donner la cale, mettre à la boucle, & punir d'autres ſemblables peines;* & qu'à l'égard des crimes capitaux, on ne peut qu'informer contre les coupables, & ſe ſaiſir d'eux, pour les remettre entre les mains des Officiers de l'Amirauté, afin de leur faire faire le procès, ſuivant les art. 22 & 23, tit. premier *ſuprà* du capitaine; à quoi eſt conforme l'art. 30 de l'Ordonnance de la Hanſe Teutonique.

Jugement de l'Amirauté de Marſeille du 13 Décembre 1696, par lequel deux matelots convaincus d'avoir aſſaſſiné le Maître de leur bâtiment en mer, ont été condamnés, l'un à être rompu vif ſur une roue, & l'autre à être pendu, & leurs têtes poſées ſur des poteaux.

ARTICLE VIII.

LE matelot qui dormira étant en garde en faiſant le quart, ſera mis aux fers pendant quinzaine; & celui de l'équipage qui le trouvera endormi, ſans en donner avis au Maître, ſera condamné en cent ſols d'amende.

L'Ordonnance de 1689, art. 26, tit 2, liv. 4, n'eſt pas ſi rigide contre le matelot, qui pendant le quart deſcend entre deux ponts pour aller dormir dans ſon branle, puiſqu'elle ne le condamne à être mis aux fers, au pain & à l'eau que pendant huit jours. Seroit-ce à cauſe que ſur les vaiſſeaux du Roi les matelots de quart ou de garde, étant en beaucoup plus grand nombre que ſur les vaiſſeaux marchands, l'abſence d'un matelot qui ira dormir ne tire pas tant à conſéquence.

Quoiqu'il en ſoit, la peine prononcée par cet article doit être ſuivie, l'Ordonnance de 1689, n'étant pas cenſée y avoir dérogé. Mais comme notre article n'ajoute point que le matelot ſera mis au pain & à l'eau, on ne peut pas ce ſemble y ſuppléer cette punition, du moins pour autant de temps.

Par l'art. 25 de l'Ordonnance de la Hanſe Teutonique, le matelot qui ne dénonçoit pas ſon camarade qu'il avoit trouvé endormi étant en garde ou faiſant le quart, devoit payer une amende de 2 ſols; & le matelot pour punition d'avoir dormi dans cet état, étoit amendable de 4 ſols. Dans la ſuite, l'amende pour les deux cas fut portée à 8 ſols, monnoye de Lubec, art. 12 & 13, *tit. 4, juris hanſeatici.* Au moyen des révolutions arrivées dans la valeur des monnoyes, l'amende de 8 ſols étoit en proportion avec celle prononcée par notre article.

Anciennement il étoit défendu aux matelots de dormir deshabillés. Conſulat, chap. 167, 170. Cleirac ſur l'art. 5 des jugemens d'Oleron, n. 5, p. 24.

ARTICLE IX.

LE marinier qui abandonnera le Maître & la défenſe du vaiſſeau dans le combat, ſera puni corporellement.

COmme le ſervice ſur les vaiſſeaux du Roi eſt d'une autre conſéquence, l'Ordonnance de 1689, art. 31, tit. 2, liv. 4, veut que ceux qui quitteront leurs poſtes dans un combat pour s'aller cacher, ſoient condamnés à mort; & l'art. 32 ajoute qu'il en ſera de même de ceux qui parleront de ſe rendre, qui exciteront les autres à ſédition pour ce ſujet, ou qui l'ayant ſu, ne l'auront pas révélé. De même encore par l'article 33, des Maîtres de chaloupe, ſoit de vaiſſeaux de guerre ou de brûlots qui les abandonneront dans le combat.

L'Ordonnance de la Hanſe Teutonique eſt remarquable à ce ſujet. L'art. 35 porte que les matelots ſont obligés de ſe défendre contre les forbans, à peine de perte de tous leurs gages. L'art. 36 ajoute que ſi quelqu'un d'eux refuſe de combattre, & que le navire ſoit pris ou ſe perde, le matelot poltron ſera condamné au fouet.

Pour ce qui eſt du Maître, qui, en pareil cas refuſe de ſe battre, aux termes de l'article 37, il doit être honteuſement privé de ſa charge, & déclaré pour jamais incapable de commander aucun vaiſſeau.

Comme nôtre article n'a point prévu le cas du Maître, je crois, ſauf les obſervations ci-deſſus, art. 36, tit. premier, que l'on peut y appliquer la diſpoſition de cet art. 37 de l'Ordonnance de la Hanſe Teutonique, plutôt que celle de l'art. 36 de l'Ordonnance de 1689, ci-deſſus citée, portant peine de mort contre le Capitaine qui ne ſe défendra pas juſqu'à l'extrêmité; & qu'au ſurplus la punition corporelle dont parle notre article ne doit s'entendre que du fouet ſans extenſion à toute autre peine au-deſſous de la mort, comme le voudroit le Commentateur; car enfin un matelot ne s'engage pas ſur un vaiſſeau marchand dans l'idée de ſe trouver expoſé à combattre auſſi ſouvent que ſur les vaiſſeaux du Roi. Son engagement a pour objet direct le ſervice du navire; & il faut que la valeur ſoit bien naturelle à la nation Françoiſe, pour avoir ſoumis à la peine corporelle tout matelot qui manquera de courage dans un combat où il ne s'agit pas du ſervice du Roi.

Autre choſe eſt de l'armement en courſe, dont l'objet eſt précifément d'affronter les périls, & de chercher les combats. Il eſt juſte alors de punir la lâcheté comme une infraction honteuſe de l'engagement contracté; mais ce ne ſera toujours que d'une peine corporelle humiliante, qui n'excédera pas celle du fouet. Il eſt vrai que dans un combat, ſuite naturelle de la courſe, la lâcheté peut quelquefois être punie de mort, par l'ardeur indiſcrete, pour ne rien dire de plus, de quelque Officier qui n'écoute que ſon courage; mais ce n'eſt là qu'une exécution militaire, qui n'a rien de commun avec la punition qui doit avoir lieu en juſtice réglée.

Cependant il ne faut pas confondre le cas où un matelot embarqué sur un navire marchand, manque de courage dans le combat, avec celui où il abandonne en mer le vaisseau sans le consentement de son Capitaine : dans ce dernier cas, c'est un délit qui mérite la peine de trois ans de galeres, aux termes de la Déclaration du Roi citée sur l'article 5 ci-dessus.

ARTICLE X.

DÉFENDONS à toutes personnes de lever, dans l'étendue de notre Royaume, terre & pays de notre obéissance, aucuns matelots pour les armemens & équipemens étrangers ; & à nos sujets de s'y engager sans notre permission, à peine de punition exemplaire.

C'EST par la même raison qu'il est défendu de faire dans le Royaume aucune levée de soldats pour le service des Puissances étrangeres, & à tout François de sortir du Royaume pour passer au service, ou sous la domination d'un Prince étranger, sans la permission du Roi.

C'est aussi sur le même principe que l'Ordonnance de 1689, livre 8, titre premier, art. 27, défend aux Capitaines, Maîtres & Patrons, de laisser & congédier aucuns matelots de leurs équipages dans les pays étrangers, à peine de 500 liv. d'amende, & de plus grande s'il y échoit.

Dans la même vue de conserver & recouvrer les matelots François, il avoit déjà été enjoint par Ordonnance du 14 Février 1686, sur peine de pareille amende, à tous Capitaines ou Maîtres de navires, de prendre sur leurs bords les matelots François qui leur seroient donnés par les Consuls; savoir, jusqu'à trois sur les navires au-dessous de cent tonneaux, & jusqu'à six sur ceux de cent tonneaux & au dessus : injonction réitérée par une autre Ordonnance du 15 Juillet 1688, servant d'interprétation à l'article 28 de ladite Ordonnance de 1689, qui s'exprimoit sur ce sujet indéfiniment & sans limitation.

Depuis il est intervenu une autre Ordonnance le 25 Juillet 1719, qui, sans distinction du port des bâtimens, assujettit chaque Capitaine, Maître ou Patron, à prendre sur son bord les matelots qui lui seront donnés par les Consuls; savoir, le nombre de quatre à six par vaisseau, & de deux ou trois par barque ou autre bâtiment.

Quant à la rétribution dûe aux Capitaines ou Maîtres de navires pour le passage & la nourriture de ces matelots, ledit article 28 de l'Ordonnance de 1689, portoit simplement qu'elle leur seroit payée du jour de l'embarquement, par les Intendans de la marine, sur les certificats des Consuls ; mais la derniere Ordonnance dudit jour 25 Juillet 1719, l'a fixée à six sols par jour pour chaque matelot, pendant tout le temps qu'ils seront sur le bord, payables par le Trésorier de la marine, sur les certificats d'embarquement délivrés par les Consuls, & sur ceux de débarquement donnés par les Commissaires aux Classes des Ports où ils arriveront, visés & arrêtés par l'Intendant desdits Ports. V. le tit. des Consuls *suprà*, art. 15.

L'art. 29 de la même Ordonnance de 1689, relativement aux défenses

portées par l'art. 27, veut de plus que les charpentiers, calfats, canonniers & autres, les officiers-mariniers & matelots qui fortiront du Royaume pour aller fervir chez les étrangers, qui y transporteront leur domicile, s'y établiront par mariage ou autrement, foient punis comme déferteurs. L'Edit du mois d'Août 1669 portoit à peine de la vie, de même que les Ordonnances de Louis XIII, des 17 Avril 1635, & 23 Janvier 1638. V. *suprà* le préambule de ce tit. où il eft dit qu'il n'y a plus que la peine des galeres.

Cependant comme il importe au commerce & à la navigation d'être inftruit des langues étrangeres, & fur-tout de celle du Nord, l'art. 30 permet aux jeunes marins de l'âge de 14 à 15 ans, de s'embarquer fur les vaiffeaux Anglois ou Hollandois pour apprendre les langues; mais c'eft à condition qu'ils prendront des congés des Commiffaires de leurs départemens, & que leurs pere & mere, ou autres parens domiciliés & en état de répondre de l'engagement dans lequel ils entreront, fe foumettront devant les Commiffaires de les repréfenter à l'âge de 18 ou 20 ans, à peine de 500 livres d'amende.

A l'imitation ou interprétation de ce même article 30, il eft affez d'ufage que les négocians envoyent en Angleterre ou en Hollande leurs enfans pour y apprendres les langues, à la charge de fe foumettre tout de même de les faire revenir dans le Royaume après un certain temps; & ces foumiffions fe font pardevant les Officiers de l'Amirauté à leur greffe.

Ceci, comme l'on voit, n'a rien de commun avec l'évafion des gens de la R. P. R. qui a toujours été expreffément défendue, & à l'occafion de laquelle il y a une Ordonnance du 20 Novembre 1685, confirmée en 1698, fuivant la lettre de M. de Pontchartrain, du 19 Mars audit an; ladite Ordonnance toujours fubfiftante, portant défenfes aux Pilotes lamaneurs de piloter aucunes perfonnes à bord des vaiffeaux étrangers dans les rades, fans la permiffion des Officiers de l'Amirauté, à peine de 500 livres d'amende pour la premiere fois. C'eft auffi dans le même efprit que le Réglement de l'Amirauté de Dunkerque, du 23 Décembre 1690, enjoint au Maître de quai, dans les articles 19 & 21, de veiller à ce qu'il ne s'embarque point d'autres perfonnes que celles comprifes dans les rôles d'équipage, ou qui feront munies de paffe-port ou permiffion.

Mais s'il eft défendu de laiffer paffer des matelots François au fervice des étrangers, il n'eft pas défendu de même de prendre des étrangers au fervice des navires François; il eft permis au contraire aux Armateurs & Capitaines d'en engager jufqu'au tiers de l'équipage.

Cela avoit déjà été ainfi réglé par le Réglement de Strasbourg, du 24 Octobre 1681; article 8, confirmé par la Déclaration du Roi du 17 Janvier 1703, à condition néanmoins que tous les Officiers fuffent François, actuellement demeurans dans le Royaume. A la vérité cette permiffion fut révoquée par l'article 3 du Réglement du premier Mars 1716, autorifé par Déclaration du Roi du 4 du même mois, portant défenfes d'admettre à l'avenir aucun étranger dans les équipages; mais fur les repréfentations faites au Roi, qu'il convenoit au bien du commerce de remettre les chofes fur l'ancien pied, Sa Majefté fe détermina à lever ces défenfes & à retablir l'ancienne permiffion, par fon Ordonnance du 20 Octobre 1723, aux termes de laquelle il eft permis, comme avant le Réglement de 1716, d'employer des matelots étran-

gers jusqu'au tiers de l'équipage, mais non au-delà, sur peine de 1500 livres d'amende & de confiscation, tant du navire que de son chargement.

Par rapport à la condition exigée par le Réglement de Strasbourg, que tous les Officiers fussent François, résidens dans le Royaume, la même Ordonnance de 1723, l'a bornée au Capitaine, au Capitaine en second, au Lieutenant, à l'Enseigne, au Maître & au premier Pilote; d'où il s'ensuit que les autres Officiers-mariniers peuvent être étrangers, pourvu qu'eux & les autres matelots étrangers ne forment pas ensemble plus d'un tiers de l'équipage, non compris les Officiers ci-dessus désignés qui doivent nécessairement être François; & cela devoit être ainsi dans les régles de la prudence.

S'il s'agit d'un vaisseau construit ou acheté en pays étranger, il faut alors que tous les Officiers, même mariniers, & les deux tiers des matelots, soient François actuellement demeurans dans le Royaume, suivant la Déclaration du Roi du 24 Décembre 1726.

Au surplus, il est enjoint aux Commissaires & Commis des Bureaux des Classes, de faire mention dans les rôles d'équipages, qu'ils délivreront, du nombre des étrangers qui y seront compris, que le nombre soit du tiers ou au-dessous, à peine de révocation. Et tout ceci regarde les armemens en guerre comme la simple navigation du commerce : lettre du Roi Louis XIV, à M. le Comte de Toulouse, du premier Mars 1710, qui sera rapportée sur l'art. 5, du tit. des prises.

Alors si ces étrangers, quelque Religion qu'ils professent, meurent pendant le voyage, leurs gages & leur pécule n'appartiennent pas au Roi ni à M. l'Amiral par droit d'aubaine, mais ils peuvent être reclamés dans les deux ans par leurs parens, aux termes du Réglement du 23 Août 1739, suivant la décision portée par la lettre de M. le Comte de Maurepas, du 18 Mars 1743 : s'il en étoit autrement, en effet, les étrangers voudroient difficilement servir sur nos vaisseaux. Delà il s'ensuit, par identité de raison, que ces matelots étrangers peuvent tester comme les regnicoles, *secùs* des passagers aussi étrangers. V. *infrà*, art. premier & 5, tit. 11 du liv. 3.

Il y a plus, & pour inviter les étrangers à s'engager au service de la marine du Royaume, par Edit du mois d'Avril 1687, ils ont été déclarés exempts du droit d'aubaine, avec droit de jouir de tous les avantages des regnicoles, après cinq ans de service, sans être tenus de prendre des lettres de naturalité, à condition néanmoins, & non autrement, de faire profession de la Religion catholique, apostolique & romaine. Rec. d'Ord. de Neron, *fol.* 214, tom. 2; ce qui a été confirmé par l'Ordonnance du 15 Avril 1689, livre 8, titre premier, article 8, qui pourtant ne rappelle pas la condition expresse de professer la Religion catholique; mais cela est sous-entendu, puisque l'article se réfere à la Déclaration du Roi.

Pour revenir à la défense de lever des matelots & soldats dans le Royaume, pour le service étranger, elle est du droit de toutes les nations, par l'intérêt qu'a chaque Souverain de conserver ses sujets. Aussi, par le Code des Visigots, étoit-il défendu aux navigateurs étrangers d'emmener avec eux aucuns sujets de l'Etat, sur peine d'une livre d'or d'amende, & de cent coups de fouet, *lib. 11, tit. 3, lege 3.* Le texte porte deux cens coups; mais la note déclare qu'il y a erreur, & que les autres éditions ne parlent que de cent coups.

ORDONNANCE DU ROI,

Portant que les Capitaines, Maîtres & Patrons des vaiſſeaux, & autres bâtimens François, recevront ſur leurs bords les matelots dégradés qui leur ſeront donnés par les Conſuls des Echelles du Levant, de Barbarie, & des Ports d'Italie.

Du 25 Juillet 1719.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTE' s'étant fait repréſenter les Ordonnances des 14 Février 1686, & 15 Juillet 1698, portant que les maîtres des vaiſſeaux François qui ſe trouveroient dans les Ports des pays étrangers, ſeroient tenus de recevoir ſur leurs bords les matelots François dégradés, qui leur ſeroient donnés par les Conſuls de la nation établis dans leſdits Ports, pour les repaſſer en France, à peine de cinq cens livres d'amende; & étant informée que leſdits maîtres des vaiſſeaux & autres bâtimens font ſouvent difficulté de s'y ſoumettre, parce qu'il n'eſt point dit par leſdites Ordonnances qu'ils ſeront payés dudit paſſage & nourriture des matelots dégradés qu'ils auront rembarqué; & voulant y pourvoir, Sa Majeſté, de l'avis de Monſ. le Duc d'Orleans, ſon Oncle, Régent, a ordonné & ordonne à tous capitaines, maîtres & patrons des vaiſſeaux, & autres bâtimens François qui ſe trouveront dans les Echelles de Levant, de Barbarie, & dans les Ports d'Italie, ou autres étrangers, de recevoir ſur leur bord, lorſqu'ils ſeront prêts à faire leur retour dans le Royaume, les matelots dégradés qui leur ſeront donnés par les Conſuls de la nation, établis dans leſdites Echelles & Ports; ſavoir, quatre à ſix de ces matelots par vaiſſeau, & deux à trois par barque ou autres bâtimens; pour chacun deſquels matelots dégradés, Sa Majeſté veut qu'il ſoit payé auxdits capitaines, maîtres & patrons, ſix ſols par jour, tant pour paſſage que pour nourriture pendant le temps qu'ils ſeront ſur leur bord, ſans qu'il puiſſe y avoir parmi leſdits matelots dégradés aucun ſoldat déſerteur des troupes de Sa Majeſté, qu'elle défend de renvoyer en France; & en rapportant par leſdits capitaines, maîtres & patrons les certificats d'embarquement deſdits matelots dégradés, donnés par les Conſuls, & ceux de débarquement en France par les Commiſſaires des Claſſes des Ports où ils arriveront, viſés & arrêtés par l'Intendant deſdits Ports, le payement du montant des ſix ſols par jour pour le paſſage & nourriture de chacun d'iceux, ſera fait par le Tréſorier général de la marine, ou ſon Commis, pour en être, ledit Tréſorier général, rembourſé ſur les Ordonnances que Sa Majeſté fera expédier à cet effet. Enjoint Sa Majeſté à tous capitaines, maîtres ou patrons de ſe conformer à la préſente Ordonnance, à peine de cinq cens livres d'amende, & à ſes Ambaſſadeurs & Envoyés près des Princes & Etats, & aux Conſuls de la nation où leſdites Echelles & Ports ſont ſitués, de faire publier & enrégiſtrer la préſente Ordonnance par-tout où beſoin ſera, de dreſſer des procès-verbaux & faire les procédures néceſſaires contre les contrevenans, & de les envoyer en bonne & dûe forme aux Officiers de l'Amirauté, pour procéder ſur iceux ſuivant la diſpoſition de la préſente Ordonnance. Mande auxdits Officiers de l'Amirauté de la faire pareillement publier & regiſtrer, & de tenir la main à ſon exécution. Fait à Paris le vingt-cinquieme jour de Juillet mil ſept cent dix-neuf. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, FLEURIAU.



ORDONNANCE DU ROI,

Qui permet aux Capitaines, Maîtres & Patrons des vaiſſeaux & autres bâtimens de ſes ſujets, qui armeront à l'avenir pour le commerce, d'employer dans le nombre des matelots qui compoſeront leurs équipages juſqu'à la concurrence du tiers de matelots étrangers.

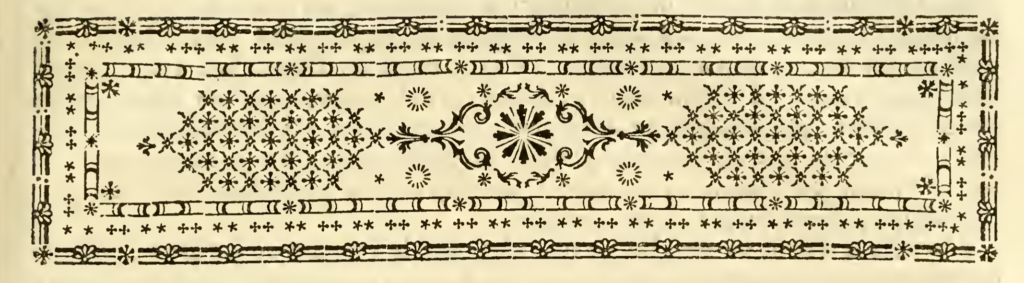
Du 20 Octobre 1723.

DE PAR LE ROI.

SUR ce qui a été repréſenté à Sa Majeſté, qu'il étoit néceſſaire pour l'avantage du commerce de ſon Royaume, de permettre d'embarquer ſur les vaiſſeaux François un tiers de matelots étrangers, comme il ſe pratiquoit avant le Réglement du 4 Mars 1716, & la Déclaration du mois de Janvier dernier; à quoi Sa Majeſté ayant égard, Elle a permis & permet aux Capitaines, Maîtres & Patrons des vaiſſeaux & autres bâtimens de ſes ſujets, qui armeront à l'avenir, d'employer dans le nombre des matelots qui compoſeront leur équipage, juſqu'à la concurrence du tiers de matelots étrangers, nonobſtant ce qui eſt porté par ce Réglement du 4 Mars 1716, & par la Déclaration du mois de Janvier dernier, auxquelles Sa Majeſté a dérogé & déroge à cet égard ſeulement. Veut cependant Sa Majeſté que leſdits Capitaines, Maîtres & Patrons, enſemble leur Capitaine en ſecond, leur Enſeigne, Maître & premier Pilote, ſoient originaires François, réſidens dans le Royaume. Défend auxdits Capitaines, Maîtres & Patrons de comprendre dans leurs équipages un plus grand nombre de matelots étrangers que ledit tiers, à peine de 1500 livres d'amende, & de confiſcation du bâtiment & du chargement. Défend auſſi Sa Majeſté aux Commiſſaires & Commis des Bureaux des Claſſes, de leur délivrer aucuns rôles d'équipages ſans faire mention du nombre de ces étrangers, ſoit qu'il ſoit du tiers ou au-deſſous, à peine de révocation. Voulant au ſurplus Sa Majeſté, que ſur les rôles d'équipages dans la forme ci-deſſus preſcrite, les Officiers de l'Amirauté expédient les congés néceſſaires ſans difficulté. Mande Sa Majeſté à Monſ. le Comte de Toulouſe, Amiral de France, de la faire publier & enrégiſtrer par-tout où beſoin ſera. Fait à Verſailles le vingtieme jour d'Octobre 1723. *Signé,* LOUIS. *Et plus bas,* PHELYPEAUX.



TITRE



TITRE VIII.

Des Propriétaires de navires.



LE feu Roi Louis XIV d'immortelle mémoire, qui conformément aux principes du grand Colbert, connoiſſoit ſi bien de quelle importance il eſt pour la ſplendeur & la force d'un Etat, que le commerce y fleuriſſe, & qui en conſéquence, ſaiſiſſoit tous les moyens propres à inſpirer à ſes ſujets le goût du négoce, n'a rien négligé durant tout le cours de ſon regne pour déſabuſer la Nobleſſe du frivole préjugé qu'on ne pouvoit faire commerce ſans déroger.

Déjà en faveur des manufactures de draps à établir dans les villes de Sedan & d'Abbeville, il avoit par lettres-patentes du mois de Juillet 1646, & du mois d'Octobre 1663, non-ſeulement annobli les chefs de cette entrepriſe ; mais encore, il leur avoit permis, « d'y aſſocier telles perſonnes qu'ils ju-» geroient à propos, ſans que pour raiſon de ce, ces aſſociés fuſſent cenſés » ni réputés avoir dérogé à nobleſſe ſous prétexte de commerce & marchandiſe.

Déjà encore par Edit du mois de Mai 1664, & par une Déclaration du mois d'Août de la même année concernant les établiſſemens des compagnies des Indes Orientales & Occidentales » il avoit permis à tous ſes ſujets de quel-» que qualité & condition qu'ils fuſſent d'y prendre intérêt, ſans pour cela » déroger à leur nobleſſe & privileges.

Mais comme ce n'en étoit pas aſſez pour remplir ſes vues, il porta un nouvel Edit au mois d'Août 1669, en faveur du commerce maritime, par lequel il déclara, conformément à l'art. 452 de l'Ordonnance de 1629, & aux Ordonnances précédentes, tant de Charles IX, d'Henri IV, que de Louis XIII, des années 1566, 1604 & 1626, que *tous Gentilshommes pourroient par eux ou par perſonnes interpoſées entrer en ſociété, prendre part dans les vaiſſeaux marchands, denrées & marchandiſes d'iceux, ſans que pour raiſon de ce, ils fuſſent cenſés & réputés déroger à nobleſſe, pourvu toutes fois qu'ils ne vendiſſent point en détail.*

C'eſt en conformité, & par extenſion de cet Edit que le premier article du préſent titre a été dreſſé.

Il ne reſtoit plus que le commerce de terre, au ſujet duquel, le Roi ne s'étoit pas encore expliqué nettement, quoiqu'il eût déjà marqué plus d'une

fois, l'estime qu'il faisoit du commerce en général, en accordant des lettres de noblesse à ceux qui s'y étoit distingués d'une maniere particuliere ; & c'est ce qui donna lieu à un dernier Edit du mois de Décembre 1701, dont l'article premier est conçu en ces termes, voulons que *tous nos sujets nobles par extraction, par charges ou autrement, excepté ceux qui sont actuellement revêtus de charges de magistrature, puissent faire librement toute sorte de commerce en gros, tant en dedans qu'au dehors du Royaume, pour leur compte ou par commission, sans déroger à leur noblesse.*

L'article 4 explique ensuite ce que c'est que le commerce en gros, pour le distinguer du commerce en détail ; » c'est-à-dire, de celui qui se fait en bou» tique ouverte avec étalage, ou enseignemens aux portes des magasins ; » commerce qui déroge encore véritablement aujourd'hui, comme il a dérogé de tout temps.

De tels encouragemens pour le commerce en gros, soutenus de l'exemple de l'Italie, de l'Angleterre & de la Hollande, auroient dû produire un plein effet, en triomphant du préjugé de la noblesse Françoise ; mais jusqu'ici on n'a vû que fort peu de nobles renoncer à leurs anciennes idées sur ce sujet ; & cela n'est pas étonnant, puisqu'il a fallu tant de temps à cette même noblesse, pour demeurer convaincue que l'ignorance ne devoit pas faire son appanage, être mise au rang de ses titres.

Il a paru depuis peu, entr'autres écrits sur cette matiere, deux brochures extrêmement intéressantes & parfaitement bien écrites ; l'une intitulée la noblesse commerçante par M. l'Abbé Coyer, l'autre la noblesse militaires ou le patriote François ; ouvrage que l'on attribue à M. le Chevalier d'Arcq.

L'Auteur de la premiere, avec des traits plein de feu & d'agrément, assaisonnés du sel piquant d'une fine plaisanterie, a su joindre aux armes du ridicule, la force du raisonnement pour détromper tous ceux à qui un orgueilleux préjugé, persuade que le commerce déroge à la noblesse ; & s'il a passé le but en quelques endroits, c'est qu'à certains maux, il faut couper dans le vif & ne pas craindre de rendre l'opération plus vive & plus douloureuse, pour ne rien laisser qui puisse faire r'ouvrir la playe dans la suite.

Dans l'autre brochure, on voit un noble, guerrier par état & par sentiment, qui ne connoît rien de grand que les vertus militaires ; tout occupé des avantages & de la gloire qui accompagnent la profession des armes, il veut qu'il n'y en ait point d'autre qui puisse convenir à la noblesse, qu'il regarde comme militaire par essence.

Voilà le beau côté de son systême, qui, par l'éclat qu'il répand de toutes parts, semble d'abord lui donner l'avantage sur son adversaire : mais si l'on fait attention que celui-ci, loin de travailler à détourner les nobles du désir de s'illustrer par la voye des armes, n'a songé en exhortant la noblesse indigente à se relever par le commerce, que pour se trouver dans la suite en état de défendre la patrie contre les ennemis ; on reconnoîtra qu'au fonds il vise au même but, & qu'il y va même plus sûrement, en ce qu'il offre à cette noblesse indigente, les moyens d'agir, & que l'autre la laisse dans son impuissance, avec un regret d'autant plus vif de ne pouvoir entrer dans la carriere qu'on l'invite à courir, qu'elle lui est montrée plus brillante.

Si l'Auteur s'en fût tenu là, néanmoins on lui auroit passé son enthousiasme,

ſes idées de gloire giganteſques & ſes paralogiſmes. Mais comment lui par donner les écarts qu'il s'eſt permis contre le commerce ? a-t-il donc prétendu blâmer la protection conſtante que le Gouvernement accorde au commerce depuis un ſiecle ?

Ceux qui n'ont pas lu ces deux brochures, peuvent avoir recours au Mercure de France, Mars 1756, pag. 109 & Avril de la même année 2e. vol. pag. 68, & aux Journeaux de Trévoux auſſi Mars 1756, pag. 726, Avril premier vol. pag. 878, Juin pag. 1461, & Juillet premier vol. pag. 1581, où l'on en trouve des extraits détaillés & bien raiſonnés.

Ces deux brochures au reſte en ont fait naître pluſieurs autres pour & contre de divers auteurs; mais il n'appartenoit qu'à M. l'Abbé Coyer de défendre dignement ſa cauſe, & c'eſt ce qu'il a fait dans un dernier ouvrage, d'une maniere ſi ſupérieure & avec des raiſons ſi victorieuſes, que vraiſemblablement ſon adverſaire n'oſera pas répliquer. Ce dernier ouvrage eſt intitulé, Développement & défenſe du ſyſtême de la nobleſſe commerçante, à Amſterdam, 1757. Il a paru néanmoins depuis une nouvelle brochure d'un prétendu conciliateur ſous ce titre, *la nobleſſe telle qu'elle doit être.* Mais quel médiateur, qu'un homme qui ſe déclare ſi ouvertement contre le commerce, & d'une maniere ſi indécente ! il ne falloit donc pas le reconnoître pour arbitre. V. le Journal de Trévoux du mois de Février 1759, pag. 513 & ſuivantes.

Il eſt arrivé de ces divers écrits, que chacun a eu ſes partiſans & les a conſervés. Il n'eſt pas donné à l'humanité de ſe défaire tout-à-coup des anciens préjugés pour ſuivre uniformément le parti de la raiſon & de la vérité. Ce qu'il y a de ſingulier néanmoins, c'eſt de voir des nobles, non-ſeulement ne pas rougir de prendre des emplois auxquels l'opinion commune n'attache que du mépris & de la honte, par préférence aux opérations du commerce, pour leſquelles ils ne montrent qu'un dédain injurieux; mais encore faire ſourdement le trafic, au préjudice même du bien de l'Etat. S'ils ne croyent pas déroger en faiſant un commerce illicite, qui ne peut que les deshonorer à tous égards; pourquoi voyent-ils avec d'autres yeux le commerce permis & autoriſé, auquel leur Souverain même les invite depuis ſi long-temps.

ARTICLE PREMIER.

POurront nos ſujets *de quelque qualité & condition qu'ils ſoient*, faire conſtruire ou acheter des navires, les équiper pour eux, les freter à d'autres, & faire le commerce de la mer par eux ou par perſonnes interpoſées; ſans que pour raiſon de ce, les gentilshommes ſoient réputés faire acte dérogeant à la nobleſſe, pourvu toutefois qu'ils ne vendent point en détail.

DE quelque qualité & condition qu'ils ſoient, ſauf les Eccléſiaſtiques; car le commerce leur étant interdit, il eſt évident qu'ils ne peuvent être armateurs de navires. Arrêt ſolemnel du grand Conſeil du 22 Mai 1724, contre Noel Jouin, Prêtre & armateur à St. Malo. Brillon. *verb. Clercs qui négocient. fol.* 469 & 470.

Par le droit Romain il n'étoit pas permis aux Sénateurs d'avoir des navires. Leg. 3. ff. *de vac. & excusat munerum*, ni aux Gouverneurs de Provinces dans leurs départemens. Leg. 49, §. 2. ff. *de jure fisci.* Sur quoi Loccenius *de jure maritimo & navali lib.* 1°. *cap.* 2. n. 1°. *fol.* 15, dit, *ne acquitendi & negociandi promiscuâ libertate, studio que quæstus à publicà administratione avocarentur, aut commoda mercatorum interciperent.* Cette derniere raison est la véritable; l'abus du pouvoir est une tentation à laquelle on résiste difficilement.

Faire construire ou acheter un navire, l'équiper & le faire naviger pour soi-même ou pour autrui, en le fretant à d'autres; acheter des marchandises pour en former la cargaison, vendre les retours qui en proviendront par soi-même ou par des commissionnaires; ce sont là autant d'actes du commerce maritime que cet article permet aux gentilshommes de faire sans déroger à la noblesse, pourvu qu'ils s'abstiennent de vendre en détail.

Mais dès qu'ils font le commerce, ils sont sujets à toutes les loix qui le concernent, & par conséquent à la contrainte par corps dans tous les cas où les négocians roturiers y sont assujettis. C'est peut-être la principale raison qui les éloignent du commerce, sans faire attention qu'ils pourroient en tout cas éviter cet inconvénient, en formant des sociétés en commandite, ou régler leur commerce & leurs entreprises, de maniere à ne pas s'exposer à l'affront de l'emprisonnement.

Quiconque fait bâtir ou achete un vaisseau dans un port du Royaume, est obligé conformément au Réglement du 24 Octobre 1681, appellé le Réglement de Strasbourg, confirmé par lettres-patentes du 17 Janvier 1703, enregistrées au Parlement le 27 du même mois, d'en faire sa déclaration devant les officiers de l'Amirauté de son domicile, avec indication des personnes qui y ont part, s'il ne lui appartient pas en entier, lesquels intéressés ne peuvent être étrangers; mais seulement François demeurans actuellement dans le Royaume; & au surplus il doit faire enregistrer au greffe son contrat de propriété. C'est la disposition de l'art. 4, renouvellée tant par le Réglement du premier Mars 1716, art. 11, que par l'Ordonnance du 18 Janvier 1717.

Si c'est un vaisseau que quelqu'un veuille faire bâtir en pays étranger; il faut, aux termes de l'article 5, qu'il en fasse tout de même sa déclaration à l'Amirauté, aussi-tôt qu'il en aura donné le premier ordre, & qu'il la réitere lorsqu'il sera achevé; laquelle déclaration contiendra le lieu où le vaisseau sera bâti, le port & le voyage auquel il le destine, ensemble les intéressés en la propriété du vaisseau, qui doivent également être François demeurans dans le Royaume.

Et si c'est un vaisseau qu'on veuille acheter en pays étranger, il faut suivant l'article 6, que celui qui se propose, en fasse aussi sa déclaration à l'Amirauté; & qu'après l'achat, il déclare tout de même les noms de ses participes, & qu'il en fasse enregistrer le contrat au Greffe.

L'article 7, ordonne de plus que si dans les pays où les François feront construire ou acheteront des vaisseaux, il y a un Consul de la nation Françoise, il faudra en rapporter le certificat, contenant l'état & la qualité du vaisseau, & la connoissance qu'il aura des vendeurs ou entrepreneurs, ensem-

ble des notaires & autres perſonnes publiques qui auront paſſé les contrats, qui ſeront à cet effet de lui légaliſés.

L'article 8, concerne le rôle d'équipage qui doit être dépoſé au greffe de l'Amirauté, *ſuprà*, titre du capitaine & des congés; & l'article 9 ajoute que ceux des ſujets du Roi qui, ayant acheté ou fait conſtruire des vaiſſeaux dans les pays étrangers, les revendront aux étrangers, ſeront tenus d'en faire pareillement leur déclaration à l'Amirauté & de faire enregiſtrer le contrat au greffe.

Tout cela a été ainſi ordonné, tant pour la ſûreté publique, que pour empêcher les ſujets du Roi, de prêter leurs noms aux étrangers & d'acheter d'eux des vaiſſeaux par contrats ſimulés, pour les faire participer ſecretement au commerce du Royaume; le tout à peine de confiſcation des vaiſſeaux & de 1000 livres d'amende, & même de punition corporelle en cas de récidive, tant contre les armateurs que contre les capitaines, maîtres & patrons, ſuivant les articles premier & 10, du même Réglement. Tout cela auſſi a encore été preſcrit de nouveau par le Réglement du premier Mars 1716, art. 8, 9, 11, & 12. L'art. 9 défend de plus aux Conſuls François de donner de fauſſes atteſtations, ni de favoriſer en aucune ſorte les fraudes à cet égard, ſous peine de 1500 livres d'amende, d'être privés de leur Conſulat & déclarés indignes & incapables d'en poſſéder aucun à l'avenir. Au ſurplus ces défenſes, d'avoir des intéreſſés étrangers dans les vaiſſeaux François, regardent auſſi-bien les étrangers habitués dans le Royaume, que ceux qui n'y demeurent pas; à moins que le Roi, pour des conſidérations particulieres, n'en accorde la diſpenſe à des étrangers domiciliés dans le Royaume; ce qui n'eſt pas rare, ſur-tout lorſque ces étrangers y ſont mariés & qu'ils paroiſſent y avoir fait un établiſſement fixe, quoiqu'il n'ayent pas obtenu de lettres de naturalité.

REGLEMENT,

Que le Roi veut être obſervé par ſes ſujets qui acheteront ou feront conſtruire des vaiſſeaux, barques & autres bâtimens de mer, tant en France que dans les pays étrangers, & par ceux qui ſeront prépoſés pour la délivrance des congés & paſſeports de M. le Comte de Vermandois, Amiral de France, pour la navigation deſdits bâtimens.

Donné à Strasbourg le vingt-quatrieme Octobre 1681.

Et les Lettres-Patentes de confirmation dudit Réglement du dix-ſeptieme Janvier 1703.

Enregiſtrées au Parlement le 27 du même mois.

PREMIEREMENT,

SA MAJESTÉ fait défenſes à tous ſes ſujets de prêter leurs noms aux étrangers, & d'acheter d'eux aucuns vaiſſeaux par contrats ſimulés, & à tous maîtres, capitaines & patrons François de prendre des congés & paſſe-ports de mondit ſieur l'Amiral, pour les faire naviger ſous le pavillon François, à peine de confiſcation deſdits vaiſſeaux, & de mille livres d'amende, &

même de punition corporelle en cas de récidive, tant contre ceux qui auront prêté leurs noms, que contre les maîtres & patrons qui auront pris les congés.

II. Veut Sa Majesté que les commissions, congés & passe-ports ne soient donnés qu'aux vaisseaux & bâtimens qui seront actuellement dans les ports de France, & que lesdits congés soient limités pour le temps qui conviendra pour le voyage, pour lequel le congé sera expédié, & au plus pour six mois; qu'ils soient nuls après ledit temps, & qu'il en soit mis une clause expresse dans lesdits congés, excepté pour les voyages de long cours, pour lesquels le congé sera expédié pour tout le voyage seulement; & toutefois ledit congé ne pourra servir que pour une année.

III. Permet toutefois Sa Majesté de donner des congés pour les vaisseaux que ses sujets auront achetés ou fait construire dans les pays étrangers, & qui n'auront encore abordé aucun port du Royaume, lesquels congés seront limités pour trois mois seulement, sans qu'il leur en puisse être donné d'autres, si dans ce cas ils ne sont amenés dans les ports du Royaume.

IV. Veut Sa Majesté que les marchands & autres particuliers qui auront fait bâtir ou acheter des vaisseaux bâtis dans les ports du Royaume, fassent leurs déclarations pardevant les officiers des sieges d'Amirauté de leur demeure, que le vaisseau leur appartient entiérement, ou en cas qu'aucun n'y ait part, qu'ils déclarent les noms de leurs participes, qui ne pourront être étrangers, mais seulement François demeurans actuellement dans le Royaume, & fassent enrégistrer au Greffe les contrats de leur propriété.

V. En cas qu'aucun François veuille faire bâtir quelque vaisseau dans les pays étrangers, Sa Majesté veut qu'il fasse sa déclaration ausdits sieges, aussi-tôt qu'il en donnera le premier ordre, & qu'il l'a réitere lorsqu'il sera achevé, laquelle déclaration contiendra le lieu où ledit vaisseau sera bâti, le port & le voyage auquel il le destine, ensemble les participes & intéressés en la propriété du vaisseau, lesquels seront François demeurans dans le Royaume, ainsi qu'il est dit ci-dessus.

VI. En cas qu'aucun François veuille acheter quelque vaisseau dans les pays étrangers, Sa Majesté veut qu'il en fasse sa déclaration aux officiers de l'Amirauté du lieu de sa demeure; & qu'après l'achat, il leur déclare le nom de ses participes, & en fasse enregistrer le contrat au Greffe du même siege.

VII. En cas qu'il y ait un Consul de nation Françoise établi dans les pays où les François feront construire ou acheteront des vaisseaux; veut Sa Majesté qu'ils soient tenus de rapporter ausdits officiers de l'Amirauté, l'attestation du Consul, contenant l'état & qualité du vaisseau, & la connoissance qu'il aura des vendeurs ou entrepreneurs, ensemble les Notaires & autres personnes publiques, qui auront passé les contrats, qui seront à cet effet par lui légalisés.

VIII. Veut Sa Majesté que les propriétaires des vaisseaux bâtis dans le Royaume, ou bâtis & achetés dans les pays étrangers aux conditions ci-dessus, soient tenus de mettre au Greffe de l'Amirauté, le rôle des équipages desdits vaisseaux, contenant les noms, âge, demeure & pays des officiers mariniers & matelots dont ils seront composés, soit qu'il soient en France, soit qu'ils soient dans les pays étrangers, & qu'il ne leur soit donné aucun congé ou passe-port, si le capitaine, maître ou patron, ensemble les autres officiers & les deux tiers desdits équipages ne sont François actuellement demeurans dans le Royaume.

IX. Enjoint Sa Majesté à ses sujets qui auront acheté ou fait construire des vaisseaux dans les pays étrangers, & qui les revendront aux étrangers, d'en faire leurs déclarations, & enregistrer le contrat au Greffe de l'Amirauté du lieu de leur demeure.

X. Sa Majesté veut que les marchands, capitaines, maîtres, patrons & propriétaires de vaisseaux, ensemble les préposes à la délivrance des congés & passe-ports de mondit sieur l'Amiral, qui n'observeront pas les conditions prescrites par le présent Réglement, soient punis par la confiscation des vaisseaux & marchandises de leur chargement, & par l'amende de mille livres, & de punition corporelle en cas de récidive.

Mande & ordonne Sa Majesté à M. le Comte de Vermandois, Amiral de France, de tenir la main à l'exacte observation du présent Réglement, & aux officiers établis en chacun siege de l'Amirauté du Royaume, de la faire publier, afficher & registrer en chacun desdits sieges, à ce qu'aucun n'en prétendent cause d'ignorance. Fait à Strasbourg le vingt-quatrieme jour d'Octobre mil six cent quatre-vingt-un. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, par le Roi. Colbert collationné. *Signé*, PHELYPEAUX.

LOUIS par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre: A tous ceux qui ces présentes Lettres-verront: Salut. Nous avons ci-devant fait un Réglement en date du 24 Octobre 1681, concernant les formalités que nous voulons être observées par nos sujets qui achetent ou font construire des vaisseaux ou autres

bâtimens de mer, tant dans notre Royaume que dans les pays étrangers, & celles que nous avons estimé devoir être établies pour la délivrance des congés & passe-ports pour la navigation desdits bâtimens. Ce Réglement, qui a été publié & enregistré dans tous les sieges d'Amirauté, a été depuis réguliérement observé ; & comme nous en connoissons de plus en plus l'utilité, & qu'il est nécessaire que les dispositions qu'il contient soient connues à nos Cours, afin qu'elles ayent à s'y conformer dans les jugemens des procès qui peuvent y être portés. A ces causes, en confirmant ledit Réglement du 24 Octobre 1681, ci-attaché sous le contre-scel de notre Chancellerie, contenant dix articles, nous l'avons autorisé & autorisons par ces présentes signées de notre main. Voulons qu'il soit regisstré en nos Cours, & exécuté selon sa forme & teneur, à la réserve toutefois de l'article second, en ce qui concerne la durée des congés pour les voyages de long cours, que nous permettons de proroger jusqu'à deux ans pour le Levant & pour les Indes orientales. Si donnons en mandement à nos amés & féaux Conseillers les Gens tenant notre Cour de Parlement à Paris, que ces Présentes, ensemble ledit Réglement ils ayent à faire lire, publier & enregistrer, & le contenu en icelui, garder & observer selon sa forme & teneur, en ce qu'il n'y est dérogé par ces Présentes. En témoin de quoi nous y avons fait apposer notre scel : Car tel est notre plaisir. Donné à Versailles le dix-septieme jour de Janvier, l'an de grace mil sept cent trois, & de notre regne le soixantieme. *Signé*, LOUIS ; & sur le rempli, par le Roi, PHELYPEAUX. Et scellé du grand sceau de cire jaune.

ORDONNANCE DU ROI,

Qui oblige les François de se défaire de la part qu'ils ont avec les étrangers dans les bâtimens construits ou achetés dans les ports du Royaume, & dans les pays étrangers, ou d'en acquérir la totalité.

Donnée à Paris le 18 Janvier 1717.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ étant informée qu'au préjudice de son Réglement du premier Mars 1716, qui ordonne à ses sujets qui auront fait bâtir ou acheter des vaisseaux dans les ports du Royaume, ou dans les pays étrangers, de déclarer & justifier à l'Amirauté la plus prochaine de leur domicile, que lesdits vaisseaux leur appartiennent en entier, ou que leurs participes sont François domiciliés dans le Royaume, sans que les étrangers y ayent aucune part ; il y a cependant plusieurs de ces vaisseaux qui navigent actuellement en contrevenant audit réglement, & dans lesquels les étrangers ont intérêt, par la facilité que les François ont à prêter leurs noms, & étant nécessaire de remédier à cet abus, & d'en empêcher la continuation ; Sa Majesté, de l'avis de Monsieur le Duc d'Orleans, son Oncle, Régent, a ordonné & ordonne à tous ses sujets qui ont part avec les étrangers dans les bâtimens construits ou achetés dans les ports du Royaume, ou dans les pays étrangers, de se défaire de celle qu'ils y ont, ou d'acquérir la totalité desdits bâtimens, ce qu'ils seront tenus de faire avant le dernier Décembre prochain : Après lequel temps, Sa Majesté veut & entend que tous lesdits bâtimens seront indistinctement sujets à tous les articles dudit Réglement du premier Mars 1716.

Mande Sa Majesté à Monf. le Comte de Toulouse, Amiral de France, de tenir la main à l'exécution de la présente Ordonnance, de la faire publier & enregistrer par-tout où besoin sera, & de donner des ordres nécessaires pour sa pleine & entiere exécution. Fait à Paris le dix-huitieme jour de Janvier mil sept cent dix-sept. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX.

ARTICLE II.

LEs propriétaires de navires feront refponfables des faits du maître : mais ils en demeureront déchargés en abandonnant leur bâtiment & le fret.

POur pouvoir fe dire propriétaire d'un navire fans contradiction, il faut produire l'acte juftificatif de la propriété; tel qu'un marché pour la conftruction d'un navire, ou l'acte par lequel on aura déclaré au greffe de l'Amirauté le mettre fur chantier, finon le contrat d'achat qu'on en aura fait du vrai propriétaire; ou enfin que fur une déclaration de propriété faite au greffe de l'Amirauté, le navire ait fait un voyage en mer, aux rifques du déclarant, à moins qu'il ne l'ait acquis par décret, auquel cas, la propriété eft dès-lors incommutablement acquife.

L'obligation impofée au propriétaire de répondre des faits du maître ou capitaine, eft encore plus étroite dans la loi premiere §. 5. ff. *de exercitoriâ actione*; en ce qu'il y eft décidé, que le propriétaire eft tenu indiftinctement de la garantie; en ces termes, *omnia enim facta magiftri debet præftare qui eum præpofuit, alioquin contrahentes deciperentur:* fur quoi Peckius page 86 dit, *quid enim intereft per fe excercitor, an per eum quem ipfe fubftituit, contractum ineat.* Et enfuite, *qui enim aliquem præponit, is clara & aperta voce dicere videtur, hunc ego præpofui, qui volet cum eo contrahat* : au lieu que notre article ne rend le propriétaire refponfable des faits de fon capitaine, que, jufqu'à concurrence du bâtiment & du fret, & qu'il eft quitte en abandonnant l'un & l'autre ; ce qui eft plus jufte. Auffi eft-ce l'avis de Vinnius fur Peckius *in lege 4, de exercit. actione fol.* 155, & ce qui fe pratique en Hollande ; *idem Loccenius de jure marit. lib. 3, cap. 8*, n. *10*, *fol. 295.*

Il eft pourtant des cas où il ne fe libere pas, en déclarant faire cet abandon. Et d'abord cela eft évident, s'il s'agit de dettes contractées par le capitaine pour caufes qui ayent réellement tourné au profit du navire ; alors que le navire arrive à bon port, ou non, l'armateur ne peut fe difpenfer de payer. Et du nombre de ces dettes, eft le falaire dû à un pilote qui aura piloté le navire d'un endroit à l'autre, pour raifon duquel falaire, le capitaine aura tiré un mandement fur l'armateur, quoique le navire ait fait naufrage dans la fuite fous la conduite d'un autre pilote; la raifon eft que ces dettes font propres & perfonnelles à l'armateur tout comme s'il les eût contractées lui-même. Il en faut dire autant du cas obfervé fur l'article 19 ci-deffus, tit. du capitaine; & ce cas eft lorfque le capitaine a emprunté de l'argent pendant le voyage, pour les befoins du navire. Alors encore, que le capitaine ait fait un bon emploi de l'argent ou non, & quoique le navire vienne à périr dans la fuite, le propriétaire n'eft pas moins tenu de payer la fomme dûe au prêteur, fauf fon recours contre le capitaine s'il a malverfé : l'intérêt public l'exige de la forte. Autre chofe feroit, fi c'étoit un prêt à la groffe & que le navire périt enfuite. Confulat ch. 236, & c'eft peut-être la véritable raifon pour laquelle on ne

voit

voit guere de contrats à la grosse pour ce cas de nécessité d'un vaisseau durant le voyage. Il y a encore à ajouter le cas de la prévarication du capitaine & des gens de son équipage en fait d'armement en course. V. *infrà*, l'article 2 du titre des prises, & l'article suivant.

A cela près il est juste que le propriétaire, ne soit tenu des faits du maître que jusqu'à concurrence du navire & du fret; & cela est conforme au statut de Hambourg cité par Kuricke sur l'art. 3, tit. 6 du droit Hanséatique *fol.* 766; autrement il courroient risque d'être ruiné par la mauvaise foi ou par les étourderies de son capitaine; & cette crainte ne pourroit manquer d'être fatale à la navigation. C'est bien assez qu'il soit exposé à la perte de son navire & du fret, pour que son intérêt indépendamment, même des marchandises de sa cargaison, l'engage à faire choix d'un capitaine sur lequel il puisse naturellement compter.

La garantie qu'il y a lieu d'exercer contre lui à ce sujet, étant donc bornée à la valeur du navire & du fret, il s'ensuit que les marchandises qu'il avoit dans le navire en sont exempts de même que ses autres biens.

Au reste les faits du maître, comprennent ses fautes; c'est-à-dire, celles dont il doit répondre naturellement, aussi-bien que ses engagemens & ses prévarications; mais de ces engagemens, il faut distraire ceux qu'il n'a pas droit de contracter sans l'aveu du propriétaire, relativement aux articles 5 & 17, du tit. premier ci-dessus, à l'art. 2 tit. des chartes-parties, & à l'art. 8, du tit. des contrats à la grosse. Dans tous ces cas, le propriétaire, n'est nullement obligé par le fait du maître, ceux qui ont contracté avec lui seul, devant s'imputer leur défaut de prévoyance. C'est à quoi revient ce que dit Loccenius *suprà* n. *6 fol.* 290.

Si le navire appartient à plusieurs, tous sont tenus solidairement des faits du maître. Loccenius *ibid.* n. 5 & 8. Vinnius sur Peckius *loc. cic. fol. eodem* 155; & c'est la disposition des loix premiere & 2, ff. *de exercitoriâ actione.* Kuricke quest. 20, *fol.* 875.

Les mêmes, Loccenius, n. 14, *fol.* 299, & Vinnius *in* Peckium *tit. de exercitoriâ actione fol.* 149, notre A; en convenant qu'il est permis au créancier de s'adresser au capitaine ou au propriétaire du navire à son choix, ajoutent que s'il en a attaqué un, il ne peut plus alors inquiéter l'autre; mais cela n'est pas régulier, & ne roule que sur les vaines subtilités du droit Romain, par rapport aux actions. Rien n'empêche le créancier de poursuivre le maître & le propriétaire tout ensemble, ou le propriétaire, après avoir fait condamner le maître seul; & la procédure qu'il y a alors à faire se réduit à faire déclarer exécutoire contre le propriétaire, le jugement qu'il a obtenu contre le capitaine. Sentence de Marseille du 24 Avril 1750; car le propriétaire étant sur le lieu, ou étant représenté par un correspondant, c'est contre lui seul que la condamnation doit s'exécuter, & nullement contre le capitaine qui n'ayant que contracté qu'en nom qualifié, n'est pas obligé personnellement; & si dans l'usage, le créancier s'adresse à lui, c'est pour lui faire reconnoître la dette, & pour prévenir l'exception du propriétaire, qui ne manqueroit pas de demander qu'il fût mis en cause pour reconnoître ou contester.

Il n'y a d'action directe & de condamnation exécutoire contre le maître, que lorsque l'engagement lui est propre & personnel; comme pour l'obliger

de remplir ses connoissemens, de répondre de ses faits, de ses fautes ou délits. Tout autres jugemens rendus contre lui, ne sont exécutoires que contre le propriétaire, ou ce qui est la même chose, s'ils le sont contre lui, ce ne peut être qu'en nom qualifié comme représentant le propriétaire jusqu'à concurrence de ce qu'il a entre les mains à lui appartenant.

ARTICLE III.

NE seront toutes fois les propriétaires des navires équipés en guerre, responsables des délits & déprédations commises en mer par les gens de guerre, étant sur leurs vaisseaux, ou par les équipages, sinon jusqu'à concurrence de la somme pour laquelle ils auront donné caution, si ce n'est qu'ils en soient participans ou complices.

IL s'ensuit de cet article, qui est tout à la fois, une extension & une limitation de l'article précédent, que les faits du maître comprennent aussi les délits, & déprédations commises, tant par le capitaine que par les gens de l'équipage. C'est aussi l'avis de Loccenius *ibid.* n. 5 & 11, *fol.* 289, 296 & *cap.* 9, n. 14, *fol.* 313, & que le propriétaire, excepté dans les armemens en course, en doit répondre indistinctement, si mieux il n'aime abandonner le navire & le fret.

Mais dans les armemens en guerre, & c'est ici la limitation, il n'en répond que jusqu'à la concurrence de la somme pour laquelle il aura donné caution, laquelle somme est de 15000 liv. suivant l'article 2 du tit. des prises ci-après.

Ce qui s'entend toutefois, aux termes de la clause finale du présent article, s'il n'est participant ou complice de ces délits & déprédations, auquel cas, non-seulement il sera tenu par action civile solidaire de tous les dommages & intérêts en résultans; mais encore il pourra être poursuivi à l'extraordinaire, suivant la nature du délit pour en subir la juste peine.

Cependant pour le réputer complice, à l'effet de l'assujettir à l'action au criminel, ce ne seroit pas assez qu'il eût connoissance des déprédations; & même qu'il en eût partagé le profit; il faudroit encore qu'il fût convaincu d'avoir ordonné ou conseillé ces déprédations, soit par écrit ou de vive voix. Mais par rapport à la restitution avec dommages & intérêts solidaires, il suffiroit qu'il eût pris sa part des choses pillées & volées, & même qu'il n'en eût pas fait la révélation, sinon aussi-tôt qu'il en auroit eu connoissance, au moins avant qu'il en fût porté des plaintes.

Au surplus, par le Réglement du 23 Juillet 1704, art. 13, & par celui du 21 Octobre 1744, article 17, il paroît qu'il a été dérogé à la disposition du présent article, & il faut dire en conséquence que l'armateur en course est tenu de tous les dommages & intérêts résultans des délits & déprédations de la course, sans pouvoir être quitte en payant la somme pour laquelle il a donné caution. V. les observations sur l'art. 2 du tit. des prises.

ARTICLE IV.

POURRONT tous propriétaires de navires, congédier le maître en le remboursant, s'il le requiert, de la part qu'il aura au vaisseau au dire de gens à ce connoissans.

CET article paroît tiré des Us & Coutumes de la mer, si ce n'est qu'il n'exige pas que ce soit *avec sujet & pour cause légitime*, comme l'art. 14 de l'Ordonnance de la Hanse Teutonique qui est le 4, tit. 2 du droit Hanséatique, & l'auteur des notes sur le premier des jugemes d'Oleron, n. 4. Est-ce une omission ou une suppression réfléchie ?

Ce qui feroit croire que ce n'est qu'une omission, & qu'au fonds il est bien entendu qu'il faut une cause légitime pour congédier ainsi le maître qui a une part dans le vaisseau, c'est que l'article 6 ci-après, ne veut pas qu'un associé puisse être contraint de procéder à la licitation du navire commun, sauf le cas qui y est exprimé. Mais on peut répondre que l'argument tiré de cet article 6, n'emporte aucune contradiction avec celui-ci, puisque le maître *combourgeois*. (C'est ainsi que dans les Us & Coutumes de la mer on appelle celui qui a part dans le navire) ne peut être forcé de recevoir le remboursement de sa portion, & qu'il lui est seulement libre d'exiger son remboursement lorsqu'il est congédié.

Delà il s'ensuit que notre article doit être pris à la lettre par rapport à la faculté qu'il accorde *à tous propriétaires de navires de congédier le maître en le remboursant s'il le requiert*, & que son esprit est qu'ils peuvent user de cette faculté, sans cause comme avec cause légitime. En effet l'intérêt qu'a le maître dans le navire, ne doit pas être un obstacle à son congé, à cause que par-là il leur feroit la loi; ce qui le mettroit en état de leur nuire, sans qu'ils eussent le moyen d'y remédier. Car il pourroit arriver tel cas, où les propriétaires auroient grand intérêt à se débarrasser d'un capitaine, quoiqu'ils n'auroient aucune raison à alléguer en justice pour le congédier. En un mot le seul changement de volonté de la part des autres propriétaires suffit pour les autoriser à congédier le maître, aux termes de cet article, pourvu néanmoins qu'ils forment le plus grand nombre relativement à l'article suivant.

Mais de la même maniere qu'ils ne veulent plus lui confier la direction du navire, quoiqu'il ait part, & que cette part ait de quoi les rassurer en quelque sorte. (D'où vient qu'anciennement on cherchoit toujours par préférence des maîtres ou patrons *combourgeois*; c'est-à-dire, qui eussent part au vaisseau, suivant la remarque du même auteur des notes sur le premier article des jugemens d'Oleron n. 3.) De même, & à plus forte raison, le maître congédié, est-il en droit de refuser sa confiance au nouveau maître que ses copropriétaires établiront pour la conduite du navire. Et c'est pour cela que s'il requiert le remboursement de la portion qu'il a dans le vaisseau, ses copropriétaires ne pourront s'en défendre. Ce remboursement au reste, ils seront tenus de le faire, à dire d'experts suivant cet article, qui en cela est plus régulier

que l'art. 14 de l'Ordonnance de la Hanse Teutonique déjà cité, qui dit simplement, au prix qu'il l'aura acheté, attendu que de part ou d'autre il pourroit y avoir de la lésion, s'il falloit se régler sur le prix de l'achat.

D'un autre côté aussi, & cela est également juste, il ne peut être forcé de recevoir son remboursement qu'autant qu'il l'a requis; le droit qu'ont ses copropriétaires de lui ôter la maîtrise & le commandement du navire, n'allant pas jusqu'à l'obliger de leur céder & abandonner sa portion dans le vaisseau. De sorte qu'en cette partie demeurant le maître de son sort, il dépend de lui d'exiger son remboursement, ou de rester intéressé dans le navire comme auparavant. La premiere faculté lui est donnée par ces mots de notre article, *s'il le requiert*, & la seconde par l'article 6 ci-après qui lui permet de refuser la licitation.

Comme par l'article suivant, en ce qui concerne l'intérêt commun des propriétaires, c'est l'avis du plus grand nombre qui doit décider; il faut dire que le concours unanime n'est nullement nécessaire pour congédier le maître leur cointéressé, & qu'il suffit tout de même de l'avis du plus grand nombre Mais alors si le maître requiert son remboursement, j'estime qu'il n'y a que ceux qui l'ont congédié qui en son tenus, & qu'ils ne peuvent obliger les autres d'y contribuer; nul ne pouvant être forcé d'acquérir. C'est assez pour eux, qu'ils souffrent le déplacement d'un maître qu'ils croyent devoir être conservé. Cependant quoiqu'ils n'ayent pas concouru pour lui donner son congé, rien n'empêche qu'ils ne soient admis à entrer en part de sa portion, en offrant de contribuer à son remboursement, aussi-tôt qu'ils auront été informés que le maître l'aura requis.

Une disposition remarquable, autant par le fonds de justice qui y regne, que par la singularité du cas, est celle de l'article 56 de l'Ordonnance de la Hanse Teutonique. *Hodiè* art. 14, tit. 3, *juris Hanseatici, ubi* Kuricke.

Il est question d'un trait de mauvaise foi du maître combourgeois, qui pour tromper ses copropriétaires, & leur donner un nouvel associé malgré eux, vend sa part dans le navire plus qu'elle ne vaut; c'est-à-dire, fait employer dans le contrat une somme plus considérable que celle pour laquelle la vente est véritablement faite; & il est décidé que les copropriétaires peuvent alors faire estimer cette portion par experts pour la prendre & retirer par préférence, au prix de l'estimation.

Cette décision me paroît si juste, que je crois qu'elle doit servir de regle; & même pour le droit de préférence qu'elle accorde aux copropriétaires, il semble qu'il y auroit lieu de l'étendre à toute vente quoique exempte de soupçon de fraude. C'est-à-dire, qu'il sembleroit juste suivant l'Arrêt du 9 Juin 1728, rapporté par Basnage sur l'art. 452 de la Coutume de Normandie, de permettre aux copropriétaires de retirer dans tous les cas, la portion que leur cointéressé auroit vendue sans leur en avoir offert la préférence; afin de leur éviter le désagrément d'avoir un associé de mauvaise humeur, ou qui leur déplairoit, si cela ne donnoit lieu de craindre que le copropriétaire résolu de vendre, ne trouvât pas d'acheteur, qui voulût faire valoir sa portion son juste prix, à cause de l'incertitude où il seroit de conserver son achat; & qu'ainsi ce copropriétaire ne demeurât à la discrétion de ses cointéressés, n'ayant pas droit de les forcer de liciter à cause de la disposition de l'art. 6. Il est pourtant vrai que tout in-

convenient cesseroit, si cette sorte de retraite n'avoit lieu que faute d'avoir offert la préférence, & si outre cela l'acheteur avoit la faculté de refuser son remboursement sur le pied de l'achat, pour le demander sur le pied de l'estimation.

Mais cette espece de retrait de bienséance ne peut avoir lieu en vente par décret suivant l'arrêt de Bourdeaux du 22 Décembre 1648, cité par Cleirac jurisdiction de la marine, art. 5, n. 16, pag. 401. La raison est qu'il étoit libre aux copropriétaires d'enchérir & de se rendre adjudicataires, & qu'ils doivent s'imputer leur manquement à cet égard.

Revenons à notre article, il n'est pas douteux, comme il a été observé, que la permission qu'il donne aux propriétaires, de congédier le maître qui a part au navire, en le remboursant ne soit pure & simple, qu'il y ait cause légitime ou non. Mais s'ensuit-il delà, que ce congé n'emporte aucuns dommages & intérêts au profit du maître, s'il est congédié sans cause valable, sous prétexte que l'article ne dit pas qu'il lui en sera dû?

La question a été annoncée sur l'article 13, tit. 14 du liv. précédent, où j'ai dit d'avance qu'elle me paroissoit préjugée par ledit article, en faveur du capitaine congédié sans cause raisonnable. Il ne s'agit plus ici que de répondre aux objections de ceux qui tiennent le contraire.

Ils se fondent d'abord précisément sur le silence de cet article, qui, disent-ils, a fixé le sort du capitaine congédié, & qui ayant permis de le remercier quoique intéressé dans le navire, sans autre condition que celle de lui rembourser la valeur de sa portion, a décidé par-là, que dans tous les cas le maître pouvoit être congédié sans dommages & intérêts, quoiqu'il n'en soit pas de même des autres officiers du navire & des matelots.

Ils ajoutent qu'il n'est pas à présumer qu'un propriétaire prenne le parti de renvoyer un capitaine qu'il a choisi, s'il n'a réellement de justes sujets de plainte contre lui, ou s'il n'a pas de puissans motifs pour lui retirer sa confiance: qu'il ne suffit pas qu'un capitaine ait la capacité requise pour bien conduire un navire, parce que le principal objet de l'armateur est la direction de la cargaison, ce qui exige autant de probité que d'intelligence & de bonne conduite; qu'il se peut que depuis qu'il a accordé un capitaine, il lui vienne des avis, qu'il a fait un mauvais choix, pour qu'il soit en droit de le renvoyer sans dommages & intérêts, attendu qu'il est des faits qui quoique véritables sont difficiles à prouver, & que si il en alléguoit quelques-uns capables de flétrir la réputation du capitaine, sans qu'il fût en état de les prouver, il s'exposeroit aux suites d'une accusation calomnieuse.

Mais en tout cela il n'y a rien de solide ni qui puisse faire impression. Il se peut à la vérité qu'un armateur, ne congédie son capitaine que pour causes justes & légitimes; mais il se peut aussi qu'il ne le fasse que par caprice, ou parce qu'un autre lui fait de meilleures conditions. Et il suffit que cela se puisse pour qu'il ait lieu d'examiner le sujet du congé, pour juger s'il sera avec ou sans dommages & intérêts, n'étant pas à présumer que cet article ait entendu qu'un capitaine pût être congédié sans dommages & intérêts indistinctement, tandis que l'Ordonnance en accorde à tout autre officier du navire & au simple matelot, s'il est congédié sans cause valable, quoique leur réputation n'ait pas à en souffrir à beaucoup près autant que celle du capitaine.

Que peut-on penser en effet d'un capitaine congédié? Le moins qu'on en puisse présumer est qu'il manque d'expérience ou d'attention pour les intérêts des armateurs ; & de maniere ou d'autre son renvoi ne peut que le décrier. Il est donc naturel & indispensable même de lui adjuger des dommages & intérêts s'il est congédié sans cause valable à l'exemple du matelot.

Mais, dit-on, cet article a fixé son sort, n'étant pas à présumer qu'il eût manqué de lui réserver son action en dommages & intérêts, s'il eût entendu qu'il fût en droit d'en prétendre. Mais aussi l'article a supposé, comme cela est tout naturel, que le congé ne seroit donné qu'avec cause valable ; que devient l'argument.

D'ailleurs l'article, n'ayant eu pour objet en tous cas, que la décision d'un point particulier, savoir que le maître pouvoit être congédié quoique ayant part dans le navire, ce qui n'étoit pas sans difficulté sur-tout le congé étant donné sans cause ; il convient de dire qu'il s'en est tenu là, sans toucher aux dommages & intérêts, qu'il laissoit dans les termes du droit commun ; sauf à recourir à ce qui seroit réglé dans la suite par rapport au congé des matelots & des autres officiers mariniers. Car enfin comme il sera observé en son lieu, le maître dans l'esprit de l'Ordonnance est censé compris dans toutes les décisions qui concernent les matelots, excepté celles où il est mis expressément en opposition avec eux. Ainsi, si l'Ordonnance a voulu que le matelot congédié sans cause valable fût dédommagé, à plus forte raison l'a-t-elle voulu par rapport au capitaine. Et qu'on ne se prévale pas de ce que cet article n'en dit rien, parce qu'on peut répondre avec bien plus d'avantage, que n'ayant pas déclaré formellement que le maître congédié n'auroit aucuns dommages & intérêts à demander, il est fondé à les prétendre, s'il est renvoyé sans cause légitime, puisque cela est de droit & d'équité souveraine.

Le seul doute que l'on pourroit former à ce sujet, ce seroit de savoir si les dommages & intérêts ne devroient pas lui être adjugés à dire d'experts, sans se borner par proportion à ceux qui sont réglés par l'article 10 du tit. 4, liv. 3 ci-après, en faveur des matelots. Mais comme ce réglement par experts seroit embarrassant, que d'ailleurs cet article 10 regarde aussi-bien tous les officiers du navire que les matelots, aux termes de l'article 21 du même titre ; il est d'autant plus naturel de l'étendre aussi au capitaine, que, comme on vient de le dire, les décisions en général qui regardent les matelots sont censées le concerner tout de même proportion gardée. Ainsi tout invite à s'en tenir là, & à conclure en conséquence relativement à la Sentence de l'Amirauté de Marseille du 28 Novembre 1752, & à l'avis de Targa, pag. 43, n. 39, que si le maître est congédié sans cause valable, avant le voyage commencé, il lui sera payé pour dédommagement, le tiers de ses gages ou appointemens ; & que si c'est après le voyage commencé, il sera payé de ses gages en total, avec les frais de son retour, sans préjudice de la portion qui lui sera acquise, dans les gratifications qui lui avoient été accordées lors de son engagement, à proportion du temps de son service.

Tout cela est juste, & le propriétaire ou armateur n'a rien à dire, quelque cause de révocation qu'il ait, dès qu'il ne veut pas le déclarer. Il est vrai que si elles sont graves & qu'il n'en ait pas une preuve complete, il est de la prudence qu'il ne se livre pas de maniere à donner lieu à une demande en répa-

ration d'injures avec dommages & intérêts : mais il eſt auſſi une façon depréſenter les objets, ſans donner priſe ſur ſoi. Au ſurplus il n'eſt pas néceſſaire qu'il y ait des faits de nature à s'expoſer à des ſuites fâcheuſes, la preuve complete venant à manquer, pour former une cauſe valable. Il ſuffit de certaines circonſtances capables de faire impreſſion contre le capitaine, & de diſculper le propriétaire. Alors ſuivant que ces circonſtances ſeront plus ou moins intéreſſantes & prouvées, le Juge ſelon ſa prudence, refuſera ou modérera les dommages & intérêts, comme je l'ai vu pratiquer en quelques occaſions. Mais il reſte toujours, que ſans cauſe raiſonnable de congé, les dommages & intérêts ſont dûs ; cela a toujours été jugé en ce Siege tout autant de fois que la queſtion s'eſt préſentée. V. au ſurplus ce qui ſera obſervé ſur ledit article 10 ci-après du tit. de l'engagement des matelots, & ce qui a été remarqué ci-deſſus ſur ledit art. 13, tit. 14, du liv. précédent.

L'on éviteroit peut-être cet inconvénient, de congédier un capitaine, ſi l'on pratiquoit l'art. 15 de l'Ordonnance de la Hanſe Teutonique, portant défenſes d'engager un capitaine ſans lui avoir fait exhiber ſon atteſtation, & le congé qu'il aura eu par écrit des autres bourgeois qu'il aura ſervis, à peine de vingt-cinq écus d'amende.

ARTICLE V.

EN tout ce qui concerne l'intérêt commun des propriétaires, l'avis du plus grand nombre ſera ſuivi ; & ſera réputé le plus grand nombre, celui des intéreſſés qui auront la plus grande part au vaiſſeau.

LA navigation ou long cours engage à des dépenſes ſi conſidérables, qu'il eſt peu de négocians en état de former ſeuls des entrepriſes capables de la ſoutenir. D'un autre côté il eſt de la prudence de partager les riſques ſur pluſieurs navires. Delà non-ſeulement la convenance, mais encore la néceſſité d'avoir, d'équiper & de charger des navires en commun. Delà auſſi par conſéquent, la néceſſite d'établir une regle pour l'utilité commune des aſſociés & copropriétaires, afin que le caprice ou l'eſprit de contradiction de quelques uns, ne faſſe pas échouer des projets utiles à la ſociété, ou du moins préſumés tels.

C'eſt pour cela que cet article veut, qu'en tout ce qui concerne l'intérêt commun des propriétaires d'un navire, l'avis du plus grand nombre ſoit ſuivi & ſerve de loi pour les autres.

Cette déciſion dictée par la droite raiſon, ſe trouve auſſi dans les loix Romaines, *amplior pars obtineat., ità ut quod pluribus placeat, hoc ſtatuatur*, dit la loi derniere au code, *qui bonis credere poſſunt ;* d'où s'eſt formé cet axiôme, *judicium enim integrum eſt, quod plurimorum ſententiis comprobatur.*

En matiere de faillite, la déciſion eſt pareillement la même dans l'article 5, tit. 11 de l'Ordonnance de 1673 ; & en général c'eſt la regle qu'il faut ſuivre, lorſqu'il s'agit de l'intérêt commun des créanciers à l'égard de leur débiteur ;

sur quoi voir le Commentaire sur la Coutume de la Rochelle, art. 66, n. 96, 97 & 98.

Pour ce qui est de la maniere d'entendre le plus grand nombre, notre article dit, *& sera réputé le plus grand nombre, celui des intéressés qui auront la plus grande part au vaisseau.* Ce qui est conforme encore à l'art. 6 du même tit. de l'Ordonnance de 1673, à la même loi du code déjà cité, & à la loi 8 ff. *de pactis*, en ces termes. *Majorem esse partem pro modo debiti, non pro numero personarum, placuit. Idem.* Stypmannus *ad jus maritimum*, *cap.* 5, n. 103, *fol.* 416.

Le sens naturel de cet article, est que l'avis de ceux des propriétaires qui ont le plus fort intérêt dans le navire, doit l'emporter sur celui des autres; de maniere que le plus grand nombre a droit de régler l'entreprise & la destination du voyage du navire; de choisir le capitaine & le reste de l'équipage; de fixer leurs gages & de dresser les instructions convenables au voyage; à l'effet duquel voyage, il est fondé à contraindre les autres intéressés de fournir leur contigent pour le radoub, l'armement & la mise hors du navire; & sur leur refus de prendre des deniers à la grosse aventure, pour leur compte & risque, après avoir fait rendre un jugement contr'eux pour y être autorisé.

Mais on a demandé si le plus grand nombre, pouvoit tout de même forcer l'autre de contribuer pour sa portion à la cargaison du navire, & si faute de charger des marchandises jusqu'à concurrence de sa portion, le plus fort intéressé pouvoit charger jusqu'à concurrence aussi de ses portions, avec exemption de fret comme le confondant en lui-même.

Cette double question s'est présentée en ce siege en 1754, entre le sieur Henri Bonneau, négociant & armateur de cette ville, propriétaire pour les trois quarts du navire l'*Amitié*; & le sieur Jean Fesquet, négociant à Marseille, propriétaire pour l'autre quart.

Le sieur Bonneau après avoir laissé ce navire pendant plus d'un an sans vouloir le faire naviger, en régla enfin la destination pour St. Domingue contre le gré du sieur Fesquet. Celui-ci pressé par le sieur Bonneau de contribuer pour son quart au radoub, à l'équipement & à la cargaison du navire, répondit qu'il étoit prêt de contribuer à l'armement & mise hors du navire, quoique le voyage ne fût nullement de son goût, attendu que sur cela le sieur Bonneau comme le plus fort intéressé, étoit en état de lui faire la loi & de régler la destination du navire: mais qu'il n'entendoit du tout point prendre part dans la cargaison, ni y charger des marchandises pour son quart; qu'il falloit de concert chercher des marchandises à fret pour le chargement complet du navire, & que si l'on ne pouvoit pas en trouver, le navire iroit à faux fret d'autant, à perte commune; ajoutant que le fret pour son quart devoit lui être payé de toutes ses marchandises que le sieur Bonneau chargeroit, sans qu'il pût s'en défendre, sous prétexte qu'il ne chargeroit réellement le navire que jusqu'aux trois quarts.

La question si le sieur Fesquet pouvoit être contraint de contribuer pour son quart au chargement du navire, ne fit point de difficulté, n'y ayant aucune loi ni décision en vertu de laquelle, on pût dire qu'il y étoit obligé, comme à mettre le navire en état de naviger. Le sieur Bonneau n'insista pas non plus sur cet objet; mais il soutenoit fortement, qu'il étoit fondé à charger des marchandises jusqu'à concurrence des trois quarts à lui appartenans dans le navire,

vire, sans que le sieur Fesquet ne pût prétendre le fret pour son quart; que c'étoit à lui à charger des marchandises de son côté pour son quart, ou à en chercher à fret, comme il le jugeroit à propos; sans quoi le navire allant à faux fret, pour un quart, ce seroit pour le compte propre de lui Fesquet, & uniquement à sa perte. Le sieur Bonneau, pour appuyer sa prétention, produisoit des parères, tant de cette ville, que de celle de Bordeaux, de Saint-Malo & de Bayonne.

Les moyens du sieur Fesquet, tirés d'une savante consultation de Messieurs Emerigon & Ricard, Avocats de Marseille, en date du 4 Mai 1754, consistoient à dire, que, par la nature de l'indivis, le navire commun appartenant à tous les portionnaires ou copropriétaires (en Provence on les appelle *quirataires*, du terme *quirat*, qui veut dire portion,) sans que l'on pût assigner sa portion séparément de celle des autres, la prétention du sieur Bonneau étoit une chimere, puisqu'il ne pouvoit pas raisonnablement assigner aucune place dans le navire pour ses trois quarts d'intérêt, à l'exclusion du sieur Fesquet, sans que celui-ci eût droit de dire, j'ai mon quart dans cette place que vous voulez prendre, comme dans le reste.

Dans le détail, on disoit que naturellement, & dans la rigueur des regles; l'un des propriétaires n'avoit droit de disposer ni d'user de la chose commune que du consentement de l'autre; mais que pour l'utilité publique, il avoit été réglé, que l'avis du plus grand nombre devoit l'emporter sur le moindre, *quod major pars efficit pro eo habetur ac si omnes agerint*, *Leg. 19*, ff. *ad municipalem;* que c'étoit dans cet esprit que notre article étoit rédigé, d'où il résultoit que le sieur Bonneau, comme propriétaire pour les trois quarts, avoit droit de faire faire le radoub du navire, de l'équiper & d'en déterminer la destination, de choisir le Capitaine; en un mot d'ordonner tout ce qui étoit nécessaire pour le voyage, avec faculté de contraindre le sieur Fesquet de contribuer à la dépense qu'exigeoit la mise hors; mais aussi que son droit étoit borné là, & ne s'étendoit pas à forcer son co-intéressé de contribuer à la cargaison, ni sur son refus à charger le navire aux trois quarts pour son compte particulier & sans payer le fret.

On soutenoit au contraire que dès qu'il chargeroit des marchandises, il seroit tenu d'en payer le fret absolument.

1°. Parce que c'est au navire que le fret est dû, au moyen de quoi tous ceux qui ont part au navire doivent aussi prendre part au fret, par qui que ce soit que les marchandises soient chargées.

2°. Que cela est d'autant plus juste, que suivant l'axiome de droit, celui qui participe aux charges & à la dépense, doit participer aux profits, *secundum naturam est commoda cujusque rei, eum sequi quem sequuntur incommoda*, *Leg. 10*, ff. *de reg. juris*, d'où il s'ensuit que le sieur Fesquet, contribuant à l'armement, & courant les risques de la navigation, doit nécessairement prendre part au fret que gagnera le navire à l'occasion des marchandises chargées par le sieur Bonneau.

3°. Qu'il n'y a aucune différence à faire entre un chargeur étranger & un chargeur copropriétaire du navire par rapport au fret, attendu que le copropriétaire n'agit pas alors en cette qualité, mais seulement comme chargeur;

au moyen de quoi il doit le fret comme le chargeur étranger & cela au navire, ſauf à lui à prendre part à ce même fret, à raiſon de l'intérêt qu'il a dans le navire.

4°. Qu'à ſuppoſer même que le ſieur Bonneau agit en cela en ſa qualité de copropriétaire, il n'en ſeroit pas mieux fondé à ſe prétendre exempt du quart du fret; l'aſſocié, ou tout autre en communauté, n'ayant pas droit de ſcinder l'uſage de la choſe commune, & d'en appliquer, à ſon profit particulier, les fruits, ſous prétexte qu'il ne les aura perçus qu'à proportion de l'intérêt qu'il y avoit. Tout ce qu'il en a retiré doit être rapporté à la communauté pour être partagé.

Si ſocius ſolus, aliquid ex ea re lucratus eſt, velut operas ſervi, mercedes-ve. Hoc judicio eorum omnium ratio habetur, Leg. 11, in fine, ff. *com. dividundo.*

Sive autem locando fundum communem, ſive colendo, de fundo communi, quid ſocius conſecutus ſit, communi dividundo judicio tenebitur, ajoute la Loi 6 *eodem.*

Tam ſumptuum quam fructuum fieri diviſionem, ut in omnibus æquabilitas ſervetur, dit encore la Loi 4, *cod eodem.*

Or, ajoutoit-on, le ſieur Bonneau en chargeant ſes marchandiſes dans le navire, ſe ſert de la choſe commune; il doit donc faire part au ſieur Feſquet du fret que ces marchandiſes doivent au navire, de nature de choſe.

5°. Qu'il importoit peu qu'il reſtât un vuide dans le navire, non-ſeulement parce que c'eſt un accident aſſez ordinaire, mais encore parce qu'il eſt de nature, comme tous les autres haſards, à tomber ſur tous les intéreſſés dans un navire, lorſqu'ils n'ont pas de quoi le charger en entier, ou qu'ils ne ſont pas dans cette volonté; c'eſt à eux à chercher des marchandiſes à fret pour le ſurplus, & s'ils n'en trouvent pas, le navire en ſouffre, & c'eſt une perte pour la ſociété.

6°. Enfin, on oppoſoit au ſieur Bonneau qu'il n'avoit pas plus de droit de s'emparer des trois quarts du navire pour y charger des marchandiſes ſans en payer le fret, qu'un cohéritier ou autre copropriétaire, fondé pour trois quarts auſſi dans une maiſon, n'auroit droit de l'occuper juſqu'à concurrence des trois quarts ſans en payer le loyer.

Ce cohéritier, pourſuivoit-on, ne ſeroit pas redevable à dire à ſon cohéritier pour un quart, je n'occupe la maiſon que juſqu'aux trois quarts; ainſi je ne vous dois aucun loyer, puiſque je n'uſe que de mon droit, & que rien ne vous empêche d'occuper auſſi vous, le quart que vous avez dans la maiſon. Celui-ci lui répliqueroit, avec raiſon, vos trois quarts n'étant pas diſtingués, puiſque nous n'avons pas fait le partage de la maiſon, vous ne pouvez pas dire que ce que vous en occupez, c'eſt vos trois quarts. J'ai ſûrement mon quart dans ce que vous avez jugé à propos de prendre pour vos trois quarts, comme dans le reſte de la maiſon. Notre propriété étant indiviſe, notre droit à l'un & l'autre s'étend ſur toute la maiſon, à l'exemple de l'hypotheque *quæ eſt tota in toto & tota in qualibet parte*, ainſi ayant un quart dans ce que vous occupez de la maiſon, vous m'en devez néceſſairement le loyer pour mon quart; & à l'égard de ce qui eſt reſté vacant, c'eſt une perte pour nous deux.

Or, ſi ce raiſonnement eſt déciſif contre un copropriétaire de maiſon, ſuſceptible de diviſion par appartemens ou par chambres, à combien plus forte

raiſon l'eſt-il contre le ſieur Bonneau, puiſqu'il s'agit ici d'un navire, par conſéquent d'un objet abſolument indiviſible. Il dit qu'il ne chargera que les trois quarts; mais quelle partie du navire prendra-t'il pour placer ſes marchandiſes dans laquelle le ſieur Feſquet ne puiſſe pas ſoutenir avec raiſon qu'il y a ſon quart?

Tels étoient en ſubſtance les moyens dont on combattoit la prétention du ſieur Bonneau, qui, de ſon côté, ne la fondoit que ſur ſes parères. Tous à la vérité lui donnoient gain de cauſe; mais comme dans trois, de quatre, il étoit décidé en même-temps qu'il ne pouvoit forcer le ſieur Feſquet de contribuer au chargement de la cargaiſon, on pouvoit s'en prévaloir, & dire que la déciſion du ſecond point, ſavoir, que le ſieur Bonneau avoit droit de charger le navire juſqu'aux trois quarts ſans payer de fret, étoit contradictoire avec la premiere.

En effet, le ſieur Feſquet ne pouvant être tenu de contribuer à la cargaiſon, on n'étoit pas fondé, ce ſemble, à lui objecter que c'étoit ſon affaire de charger ſon quart dans le navire comme il le jugeroit à propos, ſinon qu'il iroit vuide pour ſon compte: pour lui faire ſupporter cette perte en ſon particulier, il auroit fallu que le ſieur Bonneau eût eu une action contre lui pour l'obliger, ou le mettre en demeure, de charger ſon quart. Il étoit forcé de convenir qu'il n'avoit pas ce droit; la concluſion qui ſuivoit naturellement de là, étoit donc, que le quart non chargé reſteroit vuide & à faux fret pour le compte commun; & par une ſeconde conſéquence inévitable, que le ſieur Bonneau devoit le fret pour un quart de toutes les marchandiſes qu'il chargeroit dans le navire, tant pour l'aller que pour le retour.

Malgré cela néanmoins le ſieur Feſquet intimidé par les parères que le ſieur Bonneau lui oppoſoit, quoiqu'aucun n'atteſtât que ce fût l'uſage, aima mieux céder à un tiers ſon quart d'intérêt dans le navire, que de prendre part dans la cargaiſon, ou de faire juger l'affaire.

C'étoit ſans doute le parti le plus ſage; mais la queſtion n'en ſubſiſte pas moins, & elle peut ſe renouveller.

S'en tiendra-t'on aux parères plutôt qu'aux raiſons ci-deſſus expoſées en faveur du ſieur Feſquet? Il faudroit pour cela que la diſpoſition de notre article s'étendît à la cargaiſon du navire, auſſi-bien qu'à ſon armement & à ſa deſtination, comme le veulent deux de ces parères contredits en cela par les deux autres: mais n'eſt-ce point là ajouter au texte?

En tout ce qui concerne l'intérêt commun des propriétaires, il n'eſt là queſtion que des propriétaires d'un navire, abſtraction faite de ſon chargement: or, quel eſt l'intérêt commun des propriétaires d'un navire? C'eſt uniquement qu'il navige au profit commun, & qu'il ſoit mis pour cela en état.

Ce n'eſt donc que pour cette fin que l'avis du plus grand nombre doit être ſuivi, ſoit pour régler l'entrepriſe & la deſtination du voyage, ſoit pour le choix du capitaine & la formation de l'équipage, ſoit enfin pour dreſſer les inſtructions à ſuivre durant le voyage.

Or rien de tout cela n'a de relation, au moins directe & néceſſaire avec le chargement du navire, parce que la qualité de chargeur n'a rien de commun avec celle de propriétaire ou copropriétaire d'un navire, & que notre article ne parle que de l'intérêt commun des propriétaires; ce qui n'emporte

qu'une idée reſtreinte à l'armement & à l'équipement du navire, indépendante par conſéquent de l'objet de ſa cargaiſon.

De la maniere qu'on interprete l'article dans ces deux parères, on le prend comme s'il diſoit, que l'avis du plus grand nombre des intéreſſés ſera ſuivi auſſi-bien pour obliger le moindre nombre de contribuer à la formation de la cargaiſon du navire, qu'aux frais de ſon équipement ſuivant la deſtination de ſon voyage : & n'eſt-ce pas là évidemment ajouter au texte, ou plutôt le forcer ?

L'interprétation ſeroit naturelle pourtant, il faut l'avouer, s'il étoit vrai que des propriétaires de navires ne puſſent les faire naviger qu'en les chargeant à leurs frais & pour leur compte ; mais la navigation en eſt-elle là ? Dans combien de Ports n'équipe-t'on pas tous les jours des navires pour aller uniquement prendre un fret à Saint-Domingue ? Ne trouve-t'on plus d'ailleurs d'affrétemens à faire en entier.

De ce que le plus grand nombre peut contraindre le moindre de contribuer à l'armement d'un navire en commun, il ne s'enſuit donc nullement qu'il puiſſe l'obliger tout de même de fournir ſon contingent pour la cargaiſon.

Or, s'il n'a pas ce pouvoir, il n'a pas non plus celui de le priver de ſa portion dans le fret qui ſera acquis au navire, pour raiſon des marchandiſes qui y ſeront chargées, par qui que ce ſoit qu'elles y ſoient chargées.

Le plus fort intéreſſé n'a donc pas droit de dire à l'autre » chargez le navire » pour votre contingent, ſi bon vous ſemble, ſinon il ira à vuide d'autant » pour votre compte ; pour moi je prétends charger juſqu'à concurrence de » mon intérêt dans le vaiſſeau, ſans que vous ayez aucune portion du fret à » me demander. » En un mot, toutes les raiſons ci-deſſus alléguées en faveur du ſieur Feſquet, demeurent dans toute leur force & ſans bonne réplique.

Qu'on ne diſe pas qu'il peut y avoir de la mauvaiſe humeur dans le refus que fait le moindre intéreſſé de contribuer à former la cargaiſon, non-ſeulement parce qu'il ſe peut auſſi, que l'autre n'en uſe de la ſorte que par quelque intérêt ſecret, ou par une affectation maligne ; mais encore parce qu'il eſt bien plus naturel de préſumer que ce refus eſt un trait de prudence & de circonſpection : on ne manque pas de téméraires en effet pour les entrepriſes maritimes.

Mais l'intérêt du commerce ? hé bien ! exige-t'il qu'un aſſocié puiſſe être forcé de contribuer à une cargaiſon ſur laquelle il croit qu'il y a plus à perdre qu'à gagner ? N'eſt-ce point aſſez qu'il puiſſe être contraint de fournir ſon contingent pour l'équipement du navire ; & faut-il que toute cette dépenſe lui tombe en pure perte, s'il manque de fournir ſon contingent pour la cargaiſon ?

Si ce plus fort intéreſſé, qui prétend lui impoſer une loi auſſi dure & auſſi injuſte, a une auſſi bonne opinion de ſon entrepriſe, que ne charge-t'il le navire en entier, en ſe rendant affréteur ſur la portion de l'autre, ſur la déclaration qu'il fera qu'il n'entend pas prendre part dans la cargaiſon ? Par-là tout ſera concilié, le bien du commerce avec l'intérêt reſpectif des parties, & toute juſtice ſera gardée ſans qu'il en réſulte aucun inconvénient.

Il y en a au contraire dans l'autre parti avec une ſouveraine injuſtice. Eſt-il tolérable en effet, qu'un copropriétaire contribue à l'armement d'un navire

& supporte sa portion du dépérissement que souffrira nécessairement le navire dans le voyage, tant de l'aller que du retour, sans en tirer quelque indemnité au moyen du fret ?

Que ne charge-t'il le navire pour son contingent? Cela est bien-tôt dit; mais, 1°. où est la loi qui lui impose cette obligation ?

2°. Si l'entreprise lui paroît mal concertée & périlleuse; si le principal objet de son associé est de retirer les fonds qu'il a dans le lieu de la destination du navire, ou si dans le même lieu il n'a, lui, aucune sorte de correspondance, dans tous ces cas son refus n'est-il pas légitime, & seroit-il juste de le livrer à la discrétion de son associé ?

3°. Enfin, quel tort fait-il à son associé, en refusant de contribuer à la cargaison, puisque par-là il lui laisse la liberté de charger le navire en entier, moyennant le payement du fret? La présomption est qu'il a, ou du moins qu'il croit avoir, de bonnes raisons pour ne pas prendre part dans la cargaison, mais son associé n'en peut absolument avoir aucune de ne pas se servir de tout le navire à la charge d'en payer le fret. Comme il n'entreprend le voyage que dans l'idée qu'il lui sera avantageux, ce ne peut-être que dans un esprit de malice, ou de singularité, qu'il refusera de prendre à fret la portion de son associé.

Dira-t'on que ses facultés pourront ne pas lui permettre de charger lui seul le navire? Mais outre que l'autre pourra tout de même se trouver dans l'impuissance de le charger pour sa portion, c'est que lui, ayant la direction du voyage & la principale part dans le navire, il lui sera tout autrement facile d'engager quelqu'un à prendre part dans le chargement, ou bien ce sera un homme difficile avec qui l'on craindra d'avoir rien à démêler; & alors ce sera un moyen de plus pour justifier le refus de son associé.

Ajoutons qu'à donner à notre article le sens que les parères en question y attachent, il s'ensuivroit que si le plus fort associé vouloit en temps de guerre armer le navire en course, il pourroit contraindre l'autre d'y concourir & de contribuer aux frais de l'armement en guerre, ce qui seroit absurde de l'aveu même des partisans de ces parères. Cependant ce seroit là une destination du navire aussi permise que celle d'un voyage pour Guinée ou pour nos colonies.

Concluons donc qu'en aucun cas le plus foible associé ne peut être forcé de contribuer à la formation de la cargaison du navire commun, attendu que c'est-là un objet, sinon indépendant de la navigation, *ut sic*, du moins qui n'y a pas un rapport direct, que tout ce qu'on peut exiger de ce moindre associé, c'est qu'il mette pour son contingent le navire en état de naviger en l'équipant à l'ordinaire; & que malgré son refus de prendre part dans la cargaison, il aura sa portion du fret que gagnera le navire à raison des marchandises qui y seront chargées par son associé, quoique celui-ci n'y charge des marchandises, que jusqu'à concurrence de ses portions dans le navire; sauf à lui à le charger pour le tout, si bon lui semble, sans quoi le navire ira à faux fret pour ce qui manquera à son chargement, & cela à perte commune.

Tout cela au reste est d'autant plus juste, que ce moindre associé à qui l'on veut faire la loi en toute rigueur, & qui est déjà assez à plaindre d'être obligé de contribuer à un armement qu'il désapprouve, est exclus par l'article suivant

de la faculté de demander la licitation du navire pour se débarrasser d'un associé aussi difficile & aussi incommode; car enfin ce n'est qu'avec un homme difficultueux qu'on peut avoir de pareilles discussions.

Une autre question en interprétation de cet article, est de savoir si le plus grand nombre étant d'avis de laisser le navire sans le faire naviger, les autres sont obligés d'en passer par-là, sans pouvoir le faire naviger.

Il semble qu'il n'y ait pas à délibérer sur cette question, & que l'avis du plus grand nombre doit l'emporter sans difficulté dans cette occasion comme dans toute autre, la présomption étant que c'est pour bonnes & justes considérations que le plus grand nombre a pris la résolution de laisser le navire dans le port, jusqu'à ce que le temps devienne plus favorable à la navigation.

Cependant il est décidé dans la même consultation, qu'en ce cas le petit nombre ne reçoit point la loi du plus grand, & qu'il peut se faire autoriser par justice à faire naviger le navire, par la raison que c'est la destination du navire, & que le laisser inutile dans le port, c'est en supprimer l'usage.

On cite, pour appuyer cet avis, la loi 12, §. premier, ff. *de usufructu & quem ad modum*, & où il dit, *navis usufructu legato; navigatum mittendum puto, licet naufragii periculum immineat; navis enim ad hoc paratur ut naviget:* mais la décision de cette loi n'a pas d'application à l'espece. De ce que l'usufruitier d'un navire a droit de le faire naviger malgré l'héritier propriétaire, attendu que sans cela son usufruit seroit illusoire, il ne s'ensuit pas que le moins intéressé aussi dans un navire, soit fondé à le faire naviger malgré ses cointéressés.

Les autorités qui suivent sont plus précises. Cleirac dans sa note sur l'art. 59 de l'Ordonnance de la Hanse Teutonique, s'exprime en ces termes : » Si de » deux bourgeois auxquels appartient un navire, l'un d'iceux veut qu'il navige, » & l'autre s'y oppose & le défend; celui qui le veut faire naviger doit pré- » valoir.

Kuricke, sur le droit Hanséatique, titre 5, article 7, page 759, dit aussi, *certe eum prævalere debere qui navim navigare, quam otiosam domi manere mavult*, &c.

Enfin, Stracha, tr. *de navibus*, part. 2, n. 6, s'exprime sur ce sujet encore plus formellement. *Illud clarissimi juris est*, dit-il, *navigatum navim mittendam, licet naufragii periculum sit navis enim ad hoc paratur ut naviget. . . . . Ex quibus verbis sumpsit argumentum accursius, socium invito socio, rem communem ad usum in quem parata est uti posse; & ego fingo tibi quæstionem; duos esse dominos navis, alterum velle congruo tempore ad navigandum, ipsam navim navigatum mittere, alterum vero malle in portu permanere, & præferendum illum existimo qui re ad usum paratâ uti velit, & utiliter agere, recusante socio, ut tradunt Bartholus, Paul. &c. quibus autoritatibus habes, ubi negotium est tale ut ex parte expediri non possit, socium invito socio, si utiliter agit, re communi uti posse ad rem paratam.*

Cependant on peut supposer qu'il n'est question là que de deux associés dans un navire par égales portions, puisqu'on ne voit point que le cas du moindre associé contre le plus considérable y soit décidé; au moyen de quoi aucune de ces autorités n'a d'application absolue à notre article, qui veut indistinctement, qu'en tout ce qui concerne l'intérêt commun des propriétaires,

l'avis du plus grand nombre soit suivi. Or, le point de savoir si l'on fera naviger le navire, ou non, concerne assurément l'intérêt commun des propriétaires; par conséquent c'est l'avis du plus grand nombre qui doit décider aux termes de cet article, & ce n'est qu'en cas de partage d'avis que celui de la navigation doit l'emporter.

Quand il s'agiroit même d'un navire qu'on auroit coutume d'affréter, je douterois fort qu'il fût permis au plus petit nombre des propriétaires de forcer le plus grand de l'affréter, ou qu'il dût être autorisé à le faire naviger à fret malgré le plus grand nombre, qui, encore un coup, est censé avoir de bonnes raisons pour s'y opposer; & à plus forte raison le plus petit nombre ne devroit-il pas être écouté, s'il s'agissoit d'un armement en course, d'une navigation pour la côte de Guinée, ou de charger le navire pour nos colonies. Il seroit même d'une très-dangereuse conséquence d'autoriser de pareilles entreprises de la part du plus petit nombre, non-seulement à cause du trouble que cela ne manqueroit pas de jetter dans les sociétés concernant les navires; mais encore parce que ce seroit donner occasion à un étourdi, qui n'auroit qu'un très-modique intérêt dans un navire, & qui par conséquent s'embarrasseroit peu des risques d'exposer les autres à souffrir des pertes que la prudence leur suggere d'éviter; de sorte qu'en pareil cas il ne s'agiroit pas même d'entrer dans l'examen du projet formé par le plus petit nombre, ni de faire attention à l'offre qu'il pourroit faire de garantir le plus grand nombre des inconvéniens qui en pourroient résulter.

Je conclus donc, qu'en quelque circonstance que ce soit, le plus petit nombre des intéresses dans un navire, ne peut jamais être reçu à présenter en justice aucun projet de navigation contre l'avis du plus grand nombre, & que sans autre examen il doit absolument être débouté, quelque offre qu'il fasse, attendu la disposition de cet article, qui doit d'autant plus être respectée, qu'il seroit extrêmement dangereux d'y donner la moindre atteinte.

Si l'on oppose, en reprenant la précédente question, qu'il s'ensuit tout de même de cet article, que le petit nombre doit céder au grand, dont l'avis est d'équiper & charger un navire à frais communs; je réponds qu'autre chose est d'équiper un navire pour le faire naviger *ut sic*, & autre chose est de lui faire une cargaison. Tant qu'il ne sera question que de le mettre en état de naviger, il est évident que le petit nombre doit contribuer à la dépense nécessaire à ce sujet, puisque l'association par rapport au navire, a pour objet direct sa navigation. Mais aussi l'engagement de chaque associé de droit, ne va pas au-delà, & par conséquent on ne peut pas l'obliger de contribuer à former la cargaison, attendu que cela n'a rien de commun avec la navigation, qui peut se faire tout de même en prenant des marchandises à fret : ce n'est donc pas aller contre la disposition de cet article, en soutenant que le plus grand nombre des intéressés ne peut forcer les autres de contribuer au chargement du navire pour les parts & portions qu'ils ont dans le navire, mais seulement à l'équipement du navire, à l'effet de le mettre en état de faire le voyage projetté.

Toute la question se réduit après cela au point de savoir, si le plus fort intéressé au navire, a droit de le charger jusqu'à concurrence, sans payer de fret, laissant le surplus du navire pour le compte de son copropriétaire, sauf

à lui à le charger, soit pour son compte ou à fret, comme il le jugera à propos; & il me semble qu'il a été démontré que cela ne seroit pas juste, & que rien ne pouvoit le dispenser de faire raison du fret de toutes les marchandises qu'il chargeroit, pour être partagé entre lui & son copropriétaire, suivant l'intérêt d'un chacun dans le navire, sauf à lui à le charger lui-même en plein, sur le refus fait par son associé de contribuer au chargement.

En tout ceci néanmoins, on suppose que dans l'acte d'association il n'y a pas de clause qui regle la destination du navire, & la sorte de navigation qu'il doit faire, avec soumission de la part de toutes parties de contribuer à tout ce qui sera nécessaire à ce sujet; autrement il faudroit exécuter la convention, à peine de tous dépens, dommages & intérêts contre les contrevenans.

Ce seroit même le cas où le plus petit nombre feroit la loi au plus grand, loin de la recevoir de lui, notre article ne pouvant être entendu que sauf les conventions contraires. Et qu'on ne dise pas que le plus grand nombre doit avoir la faculté de changer la destination du navire, comme étant censé faire ce changement pour le mieux ; on ne déroge pas ainsi aux loix des contrats : chaque contractant est fondé à en tirer exécution, & il n'y peut être fait aucun changement sans son aveu. Les conditions d'une société une fois réglées, il n'y peut être dérogé en aucune partie que du consentement de tous, chacun ne s'étant engagé que sur la foi de l'exécution de ces conditions.

ARTICLE V.

AUCUN ne pourra contraindre son associé de procéder à la licitation d'un navire commun, si ce n'est que les avis soient également partagés sur l'entreprise de quelque voyage.

ON est d'abord fâché à la lecture de cet article, de le trouver contraire à la disposition du droit, qui ne veut pas que personne soit contraint de rester en société ; *nemo invitus in societate manet.* Cependant avec un peu de réflexion, on conçoit que le bien du commerce exigeoit que l'Ordonnance dérogeât en cette partie au droit commun.

Tel n'est pas à portée, ou n'est pas d'humeur, de former seul une entreprise maritime, qui s'y livrera volontiers en société. Ce que ces facultés trop bornées, ou son peu d'intelligence dans le négoce maritime ne lui permettent pas d'entreprendre par lui-même, il le pourra avec les fonds & l'industrie de ses associés.

D'ailleurs pour ceux même qui veulent s'engager dans le plus grand commerce maritime, qui est sujet à tant de hasards & de révolutions, il est de la prudence de partager les risques sur plusieurs navires suivant le conseil d'un sage ; *tua omnia uni numquam navi credito*, afin que l'heureux événement des uns répare le mauvais succès des autres : tout cela prouve de quelle utilité il est qu'il se forme des sociétés pour soutenir la navigation & les expéditions maritimes. Or la loi qui l'a prévue, cette utilité, auroit manqué son objet,

objet, si elle eût permis à chaque associé de demander la licitation du navire commun quand il le jugeroit à propos.

Avec cette faculté, un associé piqué de ce que son avis ne seroit pas suivi, ou autrement par caprice, pourroit demander la licitation, tellement à contretemps, qu'il feroit manquer une entreprise de la derniere conséquence. Un autre se prévalant de son opulence qui le mettroit en état d'acheter les parts des autres, sans que ceux-ci fussent en situation de payer la sienne, pourroit dans la vue d'un affrétement extrêmement avantageux, ou de quelque projet secret dont le succès lui paroîtroit assuré, profiter de l'occasion pour en exclure ses associés, en provoquant la licitation, pour leur faire la loi, & les obliger de lui vendre leurs portions au prix qu'il jugeroit à propos d'y mettre.

De maniere ou d'autre, si la licitation d'un navire commun n'étoit pas interdite, ce seroit toujours exposer ces sortes de sociétés, si utiles pour le commerce maritime, à se dissoudre à chaque instant, & dans les temps qu'on y penseroit le moins. Voilà le beau côté de la loi; mais peut-on dire qu'elle soit sans inconvénient? Tel est le sort des loix humaines.

Au rapport de Loccenius *de jure maritimo lib. 3, cap. 6*, n. 4, *fol. 268, 269*, en plusieurs pays du Nord, il n'est permis de vendre un navire qu'après un certain temps, comme de 3, 6, 7, ou 10 ans. Il semble qu'on auroit pu adopter quelqu'un de ces délais pour borner la défense de demander la licitation ou la dissolution de la société d'un navire, au lieu de la prononcer indéfinie par cet article.

Par rapport aux bâtimens destinés à la pêche ou au cabotage, il sembleroit que la décision de notre article n'y seroit pas applicable, attendu que pour ces sortes de bâtimens, il ne peut pas y avoir matiere à délibérer sur l'entreprise de quelque voyage, & d'ailleurs que l'objet est peu considérable en lui-même. Cependant comme il mérite attention relativement aux facultés des personnes qui, pour l'ordinaire, ont ces bâtimens en société, & que notre article ne les excepte pas formellement, on a toujours pensé qu'ils étoient sujets à sa disposition, de même que les grands navires; & en conséquence, on a perpétuellement jugé en ce siege que l'associé dans une barque ou autre petit bâtiment, ne peut pas plus être contraint d'en faire la licitation, que celui qui a part dans un navire propre aux voyages de long cours, si ce n'est dans le cas excepté par le même article. *Idem*, Sentence de l'Amirauté de Marseille du 20 Juillet 1751, contre le plus grand nombre qui provoquoit la licitation.

Ce cas excepté par notre article, est lorsque *les avis sont également partagés sur l'entreprise de quelque voyage*; sur quoi il convient d'observer, qu'il ne s'agit pas là de deux avis égaux, dont l'un seroit de laisser le navire sans aucune sorte de navigation, & l'autre d'entreprendre telle ou telle navigation, n'étant pas douteux alors que l'avis favorable à la navigation ne dût l'emporter, sauf à discuter le projet de navigation; mais seulement de deux avis également partagés sur l'entreprise projettée par une moitié des intéressés, & rejettée par l'autre moitié, soit qu'elle en propose une autre de son côté, soit qu'elle s'en tienne à la désapprouver, pourvu néanmoins qu'elle en donne des raisons plausibles, autrement cela auroit l'air d'un refus absolu de faire

naviger le navire, ce que la justice ne toléreroit pas comme contraire à la destination du navire, au vœu primitif de l'association, & au bien du commerce.

Dans le cas du partage d'avis sur l'entreprise du voyage, il est d'autant plus juste au reste, de permettre la demande en licitation, soit à celui des associés, qui ne peut faire goûter son projet à l'autre, soit à cet autre qui se croit bien fondé à le désavouer, qu'il n'y a pas naturellement d'autre voye pour faire cesser la contrariété d'avis; car enfin ce n'est pas en pareille hypothese que la Justice peut prendre connoissance du fonds de la contestation.

Mais à cause des conséquences; c'est-à-dire, parce qu'il se pourroit que le partage d'avis seroit frauduleux de la part d'un des deux associés, en vue de parvenir à la licitation, il doit être permis, tant au demandeur qu'au défendeur en licitation, de requérir qu'elle soit faite publiquement & sur affiches, de maniere que les étrangers soient reçus à enchérir sur la totalité du navire, à l'effet de s'en rendre adjudicataires.

Il est pourtant un moyen, qui selon moi, pourroit empêcher que les étrangers ne fussent admis à enchérir, ce seroit de la part de celui qui y auroit intérêt, d'offrir à l'autre de prendre sa portion, pour une telle somme, ou à dire & estimation d'experts, qui prêteroient serment en justice à cette fin, ou de lui abandonner la sienne sur le même pied. Du moins je ne vois pas ce que cet autre pourroit alléguer de raisonnable pour se dispenser d'accepter des offres si désintéressantes?

Mais tout cela ne se peut faire que dans le cas marqué par notre article. Tant que les avis ne seront pas également partagés, il ne sera nullement question, ni de licitation forcée, ni des offres dont il vient d'être parlé, & l'associé qui ne voudra pas continuer la société, en se soumettant à l'avis du plus grand nombre, n'aura pas d'autre ressource que celle de vendre son intérêt dans le navire à qui bon lui semblera. Cependant quelle sera cette ressource, s'il a affaire à un associé notoirement connu pour difficultueux? qui voudra acheter sa portion? & voilà l'inconvénient de la loi.

Pour revenir aux barques de pêche & autres petits bâtimens, je croirois néanmoins qu'en quelques circonstances, on pourroit faire plier la regle, qui exclud toute demande en licitation de navire, hors le cas excepté par cet article. Ce seroit lorsque ces bâtimens, appartenans en commun à des gens de mer qui les commandent alternativement, ou dont l'un commande & l'autre sert en qualité de compagnon, la mésintelligence entre ces gens grossiers seroit telle, que ne pouvant plus se souffrir, ils seroient continuellement en querelle & souvent aux prises, alors pour mettre fin à leurs dissentions toujours renaissantes, pour le partage des profits, pour la contribution aux dépenses communes, & pour le rétablissement de l'ordre entr'eux, il seroit naturel d'écouter ceux qui voudroient rompre la société en demandant la licitation. Cependant à cause de la disposition de cet article, la licitation a été presque toujours rejettée, la partie adverse ne voulant pas y consentir; & elle n'a été admise que lorsqu'il a paru qu'il n'y avoit plus de sûreté à laisser les deux parties ensemble sur le bâtiment, ou que la mauvaise conduite, & l'humeur difficile étoient du côté de celui qui s'opposoit à la licitation. Il est vrai qu'on auroit pu ordonner que le bâtiment, seroit commandé à l'al-

ternative par l'un, ſans le concours & l'aſſiſtance de l'autre, ou qu'à l'excluſion des deux il ſeroit commandé par un tiers : mais ce tempérament ſans remédier au déſordre, auroit pu auſſi bleſſer les intérêts de l'un & peut-être des deux enſemble.

Le partage d'avis dont parle notre article ne peut s'entendre que relativement à l'article précédent; c'eſt-à-dire, qu'il ne faut faire attention qu'à l'intérêt d'un chacun dans le navire ſans s'arrêter au nombre des perſonnes. De ſorte que s'il n'y a que deux propriétaires, l'un pour trois quarts ou deux tiers, & l'autre pour un tiers ou pour un quart, ce ne ſera pas le cas du partage égal d'avis, & le plus fort intéreſſé fera néceſſairement la loi à l'autre, ſans que cet autre ſoit recevable à demander la licitation. Il y a plus, & cela dérive du même principe, le propriétaire des deux tiers, quoique ſeul, fera également la loi aux propriétaires de l'autre tiers en quelque nombre qu'ils ſoient.

Tout cela ne doit s'entendre néanmoins qu'avec cette reſtriction, ſi la deſtination du navire n'eſt pas fixée & déterminée par l'acte d'aſſociation; car alors il n'y a plus à délibérer & il ne s'agit que d'exécuter la convention ſimplement, ſans avoir égard à l'avis du plus grand nombre comme il a été obſervé ſur le précédent article.

Il faut ſe reſſouvenir au reſte que le préſent article ne contredit nullement l'art. 4 ci-deſſus, qui permet de révoquer le maître ayant part au navire, en le rembourſant de ſa portion, attendu qu'il lui eſt libre de refuſer ſon rembourſement; au moyen de quoi il eſt évident qu'il n'y aura de licitation qu'autant qu'il le voudra, à moins qu'il ne ſe trouve dans le cas du partage égal des avis : mais auſſi alors, il ne pourra être congédié ; cette faculté de lui donner ſon congé de la part de ſes copropriétaires exigeant néceſſairement qu'ils forment le plus grand nombre.

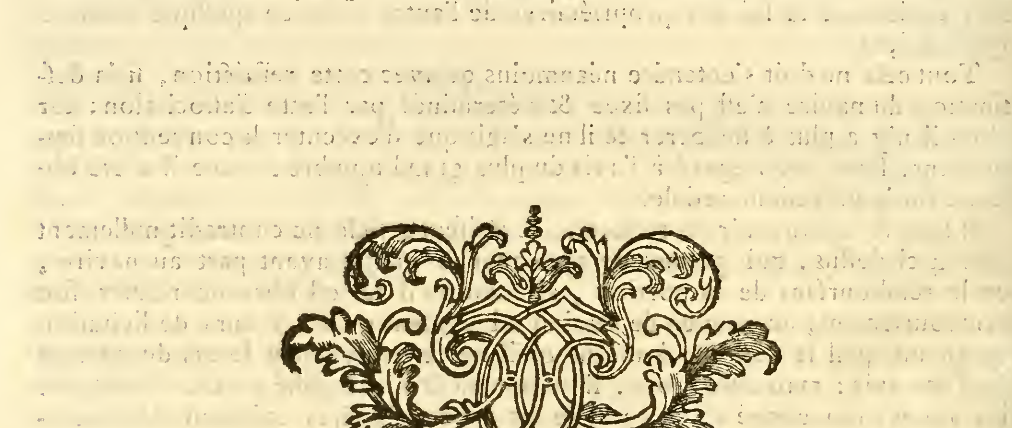
On a demandé en interprétation de ce même article, s'il étoit appliquable à la ſociété de pluſieurs navires auſſi-bien qu'à celle d'un ſeul.

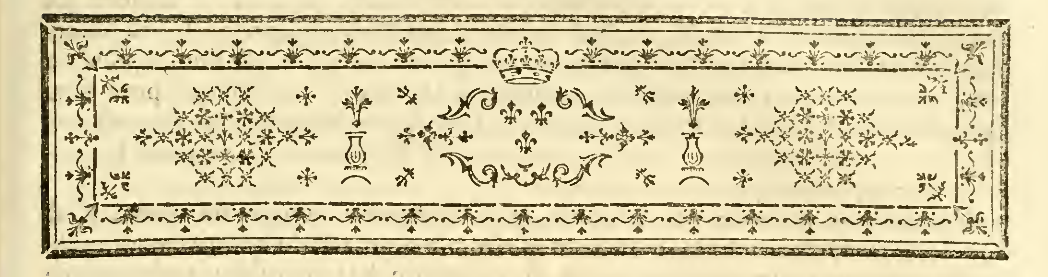
La queſtion s'eſt préſentée depuis peu au Siege de l'Amirauté des Sables d'Olonne, entre le ſieur Jacques Mercier, receveur des tailles, aſſocié pour une moitié, le ſieur René Dubois, Docteur en Médecine, & le ſieur Joſeph Joly, négociant, aſſociés chacun pour un quart, en trois navires qu'ils avoient fait conſtruire à communs frais, pour la pêche de la Morue, relativement à l'acte de ſociété paſſé entr'eux le 13 Mai 1749.

Le ſieur Mercier dégoûté de cette ſociété & ſouhaitant de s'en retirer, prit des concluſions en partage des trois navires contre ſes deux aſſociés, par exploit du premier Décembre 1753: mais par Sentence du 11 Janvier ſuivant 1754, il fut débouté de ſa demande & il fut ordonné que l'acte de ſociété continueroit d'avoir ſon plein & entier effet.

Conſulté le 30 Octobre de la même année ſur le bien ou mal jugé de cette Sentence, je fus d'avis du bien jugé, fondé ſur ce que, quoiqu'il ne ſoit queſtion dans notre article que d'un ſeul navire en ſociété, la raiſon eſt néanmoins la même pour le cas de pluſieurs navires auſſi en ſociété, parce que chaque navire fait un objet à part dans lequel chaque aſſocié a réellement ſa portion indiviſe, & qu'ainſi par rapport à chaque navire, c'eſt tout comme ſi la ſociété n'étoit compoſée que de lui ſeul.

J'ajoutai qu'on oppofoit inutilement, que le partage de trois navires entre trois affociés, étoit facile à faire fans inconvénient, attendu qu'il ne s'agiffoit pour cela que de l'eftimation de chaque navire pour déterminer le retour ou la foute que devroit payer celui auquel échoiroit le plus confidérable; parce qu'il reftoit toujours que c'étoit vouloir diffoudre une fociété que l'Ordonnance rendoit indiffolube fans l'aveu des autres affociés, & que le partage ou la licitation ne pouvoit pas plus avoir lieu dans l'hypothefe, que s'il n'étoit queftion que d'un feul navire, les parties n'étant pas dans le cas de l'exception portée par le même article, quoique le fieur Mercier fût fondé pour moitié dans la fociété, puifqu'il n'y avoit pas matiere à délibérer fur la deftination de chaque navire, comme étant expreffément marquée dans l'acte d'affociation, favoir, la pêche de la morue.





TITRE IX.

Des Charpentiers & Calfateurs.



A navigation avoit tellement souffert dans le Royaume à l'occasion des guerres de religion, que lorsque les circonstances permirent au gouvernement de penser sérieusement à la rétablir, on se trouva manquer de charpentiers, calfateurs & des autres ouvriers nécessaires pour la construction, le radoub & l'équipement des navires.

Pour remédier à cette disette, par rapport aux charpentiers, calfateurs & perceurs de navires, dont il est ici uniquement question, & en même temps afin que l'on pût compter sur l'habileté & l'expérience de ces ouvriers d'où dépend principalement la sûreté de la navigation, il fut fait divers réglemens pour soumettre ces métiers aux loix de l'apprentissage & de la maîtrise, sous l'autorité & la direction des officiers de l'Amirauté.

L'Ordonnance du mois de Mars 1584, en conformité de ces réglemens déjà renouvellés par l'Ordonnance de 1555, & y ajoutant, prescrivit art. 96 » qu'il y auroit en chacun port, maîtrise de charpentier & calfeterie, & » que nul ne pût y être fait maître qu'il n'eût été apprentif *trois ans* & fait » chef-d'œuvre en présence des maîtres-gardes, établis par l'Amiral ou ses » officiers.

Alors ces métiers étoient séparés & ne pouvoient être exercés par les mêmes personnes; mais long-temps encore après, ceux qui s'y étoient adonnés étoient en si petit nombre, ou si peu expérimentés, que par l'Ordonnance de 1629, art 438, Louis XIII. déclara que son » intention étoit de gager » 50 maîtres charpentiers; pour être employés à la construction des vaisseaux » & à visiter les fonds des navires qui iroient en mer, afin qu'il n'en arrivât » aucun inconvénient, & que les personnes qui s'y embarqueroient ne se missent » point au hazard de perdre la vie & les biens.

D'autres Réglemens intervinrent dans la suite soit pour empêcher les charpentiers, calfats & autres ouvriers travaillants à la construction & au radoub des navires d'aller s'établir dans les pays étrangers, ou pour en rappeller ceux qui y étoient déjà; sur quoi voir ce qui a été observé sur l'article 10, titre des matelots ci-dessus, soit pour soutenir la maîtrise de ces métiers & prescrire la maniere d'y parvenir. Mais la difficulté d'assujettir à un apprentissage

en forme des métiers dont les maîtres ne ſont guere en état de donner les principes à leurs éleves & de leur indiquer les regles de proportion à obſerver; des métiers en un mot qui ne s'apprennent que par routine, après un long exercice dans les vaiſſeaux mêmes où le travail du fond ne peut ſans danger être confié à des apprentifs, a été ſans doute la cauſe que l'on n'a pas tenu la main à l'exécution des Ordonnances & Réglemens concernant la maîtriſe & l'apprentiſſage de ces métiers.

Une preuve au reſte que cela n'a pas été regardé comme un abus, c'eſt non-ſeulement que dans tout ce titre il n'y a aucun article qui ait renouvellé l'obligation de l'apprentiſſage & de la réception à la maîtriſe; mais encore que l'article 11, tit. 2, liv. premier ci-deſſus y a tacitement & ſuffiſamment dérogé, par ces mots *dans les lieux où il y aura maîtriſe*, qui ſe rapportant auſſi-bien aux métiers de charpentiers & de calfateurs, qu'aux autres qui y ſont indiqués, ont laiſſé la pleine liberté de leur exercice ſans maîtriſe.

ARTICLE PREMIER.

LEs métiers de charpentier, calfateur & perceur de navires, pourront être ci-après exercés par une même perſonne, nonobſtant tous Réglemens ou Statuts contraires.

CEt article a levé les défenſes qui s'oppoſoient auparavant à ce que ces métiers fuſſent exercés par la même perſonne, & ç'a été avec raiſon. En effet, ceux de charpentier & de calfateur ſur-tout, ſon ſi analogues & ſi liés enſemble, que comme il n'eſt point de charpentier qui ne ſache parfaitement calfater, il n'eſt point non plus de calfateur qui n'entende le métier de charpentier ſimple, & ſuppoſé qu'il en fût autrement de la part de quelques-uns, ou que ceux qu'on employe à percer les navires ne ſuſſent pas d'autres métiers, il n'en réſulteroit toujours pas plus d'inconvénient que lorſque ces métiers étoient exercés ſéparément, ou plutôt il n'y en auroit aucun, la conſtruction ou le radoub d'un navire fourniſſant naturellement de l'occupation, tout-à-la-fois & dans le même temps aux ouvriers de ces trois ſortes de métiers.

Le port de la Rochelle eſt du nombre de ceux où ces métiers ne ſont point en maîtriſe, non plus que ceux de voilier, de faiſeurs de poulies & les autres ouvriers travaillant pour l'équipement des navires.

Les cordiers ſont en maîtriſe à la vérité; mais comme leurs ouvrages ne ſont pas bornés à l'uſage de la Marine, les Officiers de l'Amirauté, aux termes de l'article 11, tit. 2, liv. premier déjà cité, n'ont pas le droit excluſif de les recevoir maîtres ni de connoître des malverſations par eux commiſes dans leur art. Ce privilege appartient à la police ordinaire en conſéquence des Statuts & Réglemens de cette Communauté, à l'homologation deſquels les Officiers de l'Amirauté ne ſe ſont pas oppoſés, comme ils avoient droit de le faire, pour la partie du métier relative aux cordages à l'uſage de la marine. Cela n'empêche pas néanmoins que s'il s'agiſſoit d'une fourniture de cables,

ou de cordages pour l'usage d'un navire, & qu'il y eût contestation sur leur qualité, les juges de l'Amirauté ne fussent fondés à en connoître, & à ordonner la visite de ces cordages pour savoir s'ils seroient acceptables ou non; une instance de cette nature étant constamment de la compétence de l'Amirauté, privativement même à tous autres juges à cause de la destination de ces cordages.

De même quoique les charpentiers de navire ne soient pas ici en maîtrise, & qu'ainsi les juges de l'Amirauté n'ayent pas d'inspection sur leurs ouvrages comme n'ayant pas de statuts à leur faire observer, si ce n'est le Réglement de M. d'Herbigny, qui art. 23, 24, 25 & 26, en fixant leurs salaires, leur prescrit la maniere d'employer leurs journées; non-seulement c'est à l'Amirauté qu'ils doivent se pourvoir pour le payement du prix de leur travail relatif aux vaisseaux; mais encore les Officiers de l'Amirauté sont en droit de leur enjoindre de travailler aux navires soit en cas de naufrage ou autrement, lorsqu'ils refusent de le faire en étant requis par les armateurs ou capitaines. Et ce droit d'injonction s'étend aussi à tous ceux dont la profession concerne la navigation, le tout à peine d'amende en cas de désobéissance, attendu que tout homme de métier doit travailler aux ouvrages qui en dépendent lorsque le bien public l'exige, s'il n'a une excuse légitime, laquelle il doit proposer au juge qui a droit de l'enjoindre, pour y avoir égard, s'il convient.

Dans les villes ou les charpentiers & calfateurs sont en maîtrise, le droit des juges de l'Amirauté s'étend beaucoup plus loin, puisque c'est devant eux que les maîtres doivent être reçus, & que toutes les contestations qui naissent à l'occasion de leurs statuts doivent être portées. En un mot, puisque l'Amirauté a droit de faire à cet égard ce que la police ordinaire a droit de faire au sujet des corps de métier qui sont de sa jurisdiction.

C'est ce qui a été jugé par arrêt contradictoire du Conseil du 31 Décembre 1686, rendu entre les officiers de l'Amirauté de Dunkerque & les juges ordinaires du lieu. Les officiers de l'Amirauté ont été maintenus dans le droit de recevoir maîtres, les charpentiers, calfateurs & tous autres artisans servant aux fonctions de la Marine, & de connoître de tout ce qui regarde leur maîtrise. Cet arrêt est rapporté ci-dessus, article 5, titre 2, du livre premier.

Arrêt en forme de Réglement du Parlement de Rennes du 6 Octobre 1695, qui ordonne que ce sera le Lieutenant de l'Amirauté qui recevra à la maîtrise les charpentiers de navires & les calfateurs.

Il est vrai que par autre Arrêt du même Parlement du 9 Décembre de la même année, les officiers de l'Amirauté de Nantes furent déboutés de leur demande à cet égard, & que la connoissance de la maîtrise fût attribuée au Prevôt de Nantes; mais cet arrêt ne fût ainsi rendu que sur des circonstances particulieres; savoir, que les calfateurs de Nantes étoient fondés en statuts approuvés par le Prevôt, & autorisés par lettres-patentes du mois de Février précédent, vérifiées au Parlement le 14 Mars suivant, sans opposition de la part des officiers de l'Amirauté; par lesquelles lettres-patentes toute jurisdiction étoit attribuée au Prevôt pour la reception des calfateurs à la maîtrise, le Réglement de leurs salaires, & la connoissance des diffé-

rens qui pourroient naître à ce sujet. De sorte que cet arrêt ne peut nullement tirer à conséquence, & être regardé comme donnant atteinte à la regle générale établie par cette Ordonnance en faveur des officiers de l'Amirauté.

En considération de l'utilité du service des ouvriers attachés à la Marine, & de ce qu'ils ne vivent en général qu'au jour la journée, pour ne pas les dégoûter & en diminuer le nombre déjà assez resserré, les corps des charpentiers de navire, calfats, cordiers, treviers, voiliers & poulieurs, furent exemptés d'acquérir les lettres de maîtrise, créées par Edit du mois de Juin 1725, à l'occasion du mariage du Roi, & cela sans distinction des villes où ces métiers sont en jurande de celles où ils n'y sont pas. Lettre de M. le Comte de Maurepas du 30 Mai 1726.

ARTICLE II.

EN chaque port, ceux qui exerceront les métiers de charpentiers & calfateurs, s'assembleront annuellement pour élire deux Jurés ou Prud'hommes.

LES réflexions du Commentateur sur cet article sont d'un goût singulier. Que seroit-ce qu'un port où il n'y auroit que deux à trois charpentiers de navire & calfateurs ?

Au reste la disposition de cet article n'est point en usage dans ce port, non plus que celle des articles suivans par la raison qu'ils ne conviennent qu'aux lieux où ces métiers de charpentier & de calfateur sont en maîtrise & qu'ici il en est autrement.

Dans les lieux de maîtrise, comme la réception doit être faite par les Juges de l'Amirauté, la nomination de ces *jurés ou prud'hommes*, autrement maîtres-gardes doit être confirmée par les mêmes juges, & cela avoit déjà été ainsi ordonné par l'article 96, ci-devant cité, de l'Ordonnance du mois de Mars 1584.

ARTICLE III.

LES Jurés ou Prud'hommes feront de jour à autre, visite des ouvrages, & rapport à justice des abus & malfaçons qu'ils reconnoîtront dans les constructions, radoub & calfat des bâtimens.

LE même article 96, portoit, que lorsque les fonds se prendroient, l'un des maîtres-gardes y assisteroit, & que pour son salaire il lui seroit payé 7 sols 6 deniers, par marée.

Aujourd'hui les jurés ou maîtres-gardes n'ont de visite à faire que lorsqu'elle est ordonnée en justice sur des contestations élevées à l'occasion de la défectuosité des ouvrages, ou lorsqu'il s'agit de constater les avaries faites

tes à un navire par un abordage ou autrement, ou enfin de vérifier si le navire est en état de faire le voyage ou non.

Pour ce qui est du soin de veiller à la construction ou au radoub d'un navire, c'est le Capitaine qui doit le commander, qui en est chargé; & certainement c'est un bon contrôleur des ouvrages, par l'intérêt personnel qu'il y a. Lorsqu'il est obligé de s'absenter, il commet à sa place quelque Officier intelligent du navire, & souvent plusieurs Officiers conjointement ou alternativement ont l'inspection des travaux; de sorte qu'à cet égard il a suffisamment été pourvu, dans la pratique, à ce que les navires fussent mis en bon état pour la sûreté des équipages.

ARTICLE IV.

CEUX qui auront deux ou plusieurs apprentifs, dans les lieux où il y aura des enfans renfermés, seront tenus d'en prendre un de l'Hôpital, auquel les Directeurs fourniront les outils, nourriture & vêtemens nécessaires.

CET article doit être observé dans les Ports où les métiers dont il s'agit sont en maîtrise, comme l'art. 6 du tit. premier ci-dessus, concernant les mousses, doit l'être par-tout. L'intérêt public l'exige pour le soulagement de ces maisons de charité, qui ne subsistent guere que des aumônes des Fideles; & d'ailleurs ces débouchés donnant le moyen d'occuper avantageusement des hommes qui, sans cela, seroient inutiles à l'Etat.

Mais c'est assez pour les maîtres de donner gratuitement l'instruction à ces apprentifs pris dans les Hôpitaux, & il est juste, comme le prescrit cet article, que les Directeurs fournissent aux enfans qu'ils mettent ainsi en apprentissage, les outils de la profession, la nourriture & les vêtemens convenables. A l'égard du logement, c'est au maître à le donner comme une suite naturelle de l'obligation où il est de se charger de l'apprentif, lorsqu'il est dans le cas de l'article, & que les Directeurs de l'Hôpital veulent lui en donner un de leur maison, à quoi ils ne peuvent être contraints, puisque la disposition de l'article est toute en leur faveur.

ARTICLE V.

L'Apprentif tiré de l'Hôpital, sera tenu, après deux années d'apprentissage, de servir son maître pendant un an, en qualité de compagnon, sans autre salaire que la nourriture.

C'EST pour dédommager le maître de son instruction gratuite, qu'il est ordonné que l'apprentif, tiré de l'Hôpital, sera tenu, après le temps de son apprentissage, de servir son maître pendant un an, en qualité de compagnon, sans autre salaire que la nourriture & son logement.

Cela veut dire que la nourriture n'eſt plus alors à la charge de l'Hôpital ; & que c'eſt au maître à la fournir à l'apprentif devenu ſon compagnon, & cela en conſidération de ce qu'il profite du ſalaire des journées de ce compagnon.

Le temps de l'apprentiſſage eſt ici fixé à deux ans, tandis que par l'article 96 de l'Ordonnance de 1584, il étoit de trois ans, avec obligation de faire chef-d'œuvre.

En général l'apprentiſſage des métiers groſſiers, n'eſt que de deux ans; mais dans les contrats qui ſe paſſent à ce ſujet, on ſtipule ordinairement que l'apprentif ſervira trois ans, en conſidération de quoi le prix de l'apprentiſſage eſt moindre qu'il ne le ſeroit ſans cela, à cauſe que le travail de la troiſieme année dédommage le maître du temps qu'il a perdu pour inſtruire ſon éleve & réformer ſes ouvrages.

Les apprentifs étant preſque toujours d'un âge auquel ils n'ont pas la faculté de s'engager, ceux qui les mettent ainſi en apprentiſſage, ſoit peres, meres, tuteurs, parens proches, ou autres perſonnes charitables, ſont obligés, ou par une convention expreſſe ou de plein droit, tant au payement du prix de l'apprentiſſage, qu'à la garantie du ſervice dû par l'apprentif; en telle ſorte que l'apprentif venant à déſerter de la maiſon de ſon maître, ils ſont tenus de l'y faire retourner pour achever le temps de ſon ſervice, à peine de tous dépens, dommages & intérêts.

Delà il s'enſuit que dans le cas de cet article, ſi l'apprentif tiré de l'Hôpital refuſoit de ſervir ſon maître, ſoit durant le cours de l'apprentiſſage, ſoit pour l'année qui ſuit les deux de l'apprentiſſage, les Directeurs ſeroient tenus de s'aſſujettir à ce ſervice, à peine tout de même de payer au maître des dommages & intérêts.

ARTICLE VI.

LES apprentifs ne ſeront tenus de prêter aucun ſerment en juſtice pour entrer en apprentiſſage, de payer aucun droit, ni de faire aucun banquet ; faiſons défenſes d'en exiger d'eux, à peine d'amende arbitraire & de reſtitution du quadruple.

IL n'eſt pas ſeulement queſtion ici des apprentifs tirés des Hôpitaux, mais encore de tout autres apprentifs.

En ce qui concerne la décharge du ſerment pour entrer en apprentiſſage, c'eſt une dérogation à l'art. 96, déjà cité plus d'une fois de l'Ordonnance de 1584, qui vouloit que les apprentifs fiſſent ſerment contre les maîtres.

La défenſe d'exiger aucun droit pour la bourſe commune à l'entrée en apprentiſſage, eſt aſſez obſervé en toute maîtriſe d'art & métier ; mais pour ce qui eſt du banquet ou feſtin, ſur-tout pour la réception à la maîtriſe, malgré toutes les prohibitions des Ordonnances anciennes & nouvelles, & la vigilance des Officiers de police, l'abus ſubſiſte toujours, & il n'y a pas d'apparence que l'on parvienne jamais à le faire ceſſer.

Par l'art. 188 de l'Ordonnance de 1539, la peine pour la contravention en ce genre, étoit de cent ſols d'amende. Par l'art. 37 de l'Ordonnance de 1563, l'amende étoit de 500 liv. Par l'art. 5, titre premier de l'Ordonnance de 1673, appellée l'Edit du commerce, il eſt dit, que l'amende ne pourra être moindre de 100 liv. & au ſurplus la réception de l'aſpirant qui aura fait feſtin, eſt déclarée nulle. Ici il y a une amende arbitraire & reſtitution du quadruple de ce qui aura été exigé de l'aſpirant; mais encore une fois, par rapport au feſtin, rien de plus mal obſervé.

ARTICLE VII.

CEUX qui voudront faire radouber des vaiſſeaux, pourront ſe ſervir d'ouvriers forains, & faire, ſi bon leur ſemble, viſiter l'ouvrage par les Jurés du lieu.

IL n'y a rien à dire à cela dans un Port comme le nôtre, où les métiers de charpentiers & de calfateurs ne ſont pas en maîtriſe ; mais dans les lieux où ces métiers ſont en maîtriſe & jurande, cela paroît extraordinaire, comme étant contraire aux privileges des maîtres reçus dans chaque art & métier.

Sans doute que la faculté de ſe ſervir d'*ouvriers forains* pour la conſtruction & le radoub des navires, a paru juſte & néceſſaire pour réprimer l'avidité des charpentiers & calfateurs du lieu, & les empêcher de porter le ſalaire de leurs journées au prix dicté par leur cupidité : mais il étoit aiſé de remédier à cet inconvénient en les aſſujettiſſant à une taxe fixe, avec injonction de s'y conformer, & défenſes de rien exiger au-delà, comme il en a été uſé à l'égard des pilotes côtiers, des maîtres d'alleges, &c.

Quoiqu'il en ſoit, la loi étant portée, il faut lui obéir ; mais comme il n'y a point ici de charpentiers jurés, en cas de plainte ſur la qualité des ouvrages, les parties de part & d'autre pourront nommer tels charpentiers du lieu ou du dehors qu'elles jugeront à propos de choiſir, ſauf au Juge à en nommer d'office ſi elles ne peuvent pas s'accorder ſur la nomination, ou que les experts nommés ſoient valablement recuſés : au ſurplus, pour ces ſortes de viſites on ne ſe contente pas de nommer deux charpentiers, on y joint auſſi deux maîtres ou capitaines de navire.

A Marſeille, en conſéquence de l'Arrêt du Conſeil du 14 Octobre 1726, confirmé par Lettres patentes du 23 Novembre ſuivant, art. 24 & 25, il n'eſt pas permis de ſe ſervir d'ouvriers calfats forains, ſi ce n'eſt dans le cas qu'il n'y en a pas de libres ſur le lieu, ou que les prud'hommes refuſent ou différent trop d'en fournir à ceux qui en ont beſoin.

Quoique ce Réglement n'ait été fait que pour la ville de Marſeille, il peut néanmoins avoir ſon utilité, non-ſeulement dans les autres Ports où le métier de charpentier ou calfat eſt également en maîtriſe, mais encore dans ceux où il en eſt autrement, à raiſon de pluſieurs diſpoſitions importantes qu'il contient : c'eſt ce qui m'a fait penſer qu'on ne ſeroit pas fâché de le trouver à la ſuite de cet article.

Notre Ordonnance n'a point renouvellé les défenses faites par l'art. 98 de l'Ordonnance de 1584, à tous charpentiers de navires de prendre aucuns coupeaux de bois, même quand ils leur feroient offerts par les propriétaires des navires, & cela de peur que cet attrait ne les engageât à affoiblir trop les pieces de bois, à peine, est-il dit, de cent livres d'amende tournois de part & d'autre, payable par corps.

Mais delà il ne faut pas conclure que cette Ordonnance ait entendu déroger à ces défenses en général, non-seulement parce qu'elles sont justes dans le principe & dans leurs motifs, mais encore parce que l'Ordonnance du mois d'Avril 1689 les a effectivement réitérées, art. 17, tit. premier du liv. 11, en réduisant toutefois l'amende contre les ouvriers à un écu. L'art. 9, tit. 5 du Réglement général du 6 Octobre 1674, avoit même borné l'amende du charpentier à 30 sols, mais il ordonnoit le carcan en cas de récidive; & l'art. 24, tit. 8, portoit aussi l'amende à un écu contre les ouvriers.

Le même article 17 & le suivant, par rapport aux cloux & autres choses appartenantes à Sa Majesté, aux cordages, ferrailles, bois & autres ustensiles des vaisseaux, enchérissent même sur l'Ordonnance de 1584, en ce qu'ils ordonnent, outre la confiscation de ces choses volées, que ceux qui les auront soustraites, & ceux qui les auront achetées d'eux, soient punis corporellement, au lieu que les articles 99 & 100, de ladite Ordonnance de 1584, avoient borné la peine à une amende de 50 livres, ou de 100 livres outre la confiscation.

Il est vrai que cette Ordonnance de 1689, ne regarde pas en cette partie les navires marchands; mais l'intérêt public exige qu'il ne soit pas permis aux charpentiers d'emporter des coupeaux, à moins en tout cas que ce ne soit du consentement exprès du propriétaire du navire, ou de ceux qui veillent pour lui à la construction ou au radoub; & à l'égard de ceux qui volent des cordages ou ferrailles, il est juste aussi qu'ils soient punis suivant la nature du vol. Sur quoi voir l'art. 16, tit. premier du liv. 4 ci-après, & les deux articles suivans, pour les défenses d'acheter des matelots des cordages, ferrailles ou autres ustensiles de navire, & des étoupes.

LETTRES PATENTES

SUR ARREST,

Portant Réglement pour les Calfats de Marseille.

Du 23 Novembre 1726.

REGISTRÉES EN PARLEMENT.

LOUIS, par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre, Comte de Provence, Forcalquier, & Terres Adjacentes: A nos amés & féaux les gens tenans notre Cour de Parlement à Aix. Salut. Par Arrêt du 14 Octobre dernier, Nous aurions établi une Police par rapport aux Calfats de notre Ville de Marseille, réglé le temps de l'apprentissage de ceux qui veulent

apprendre ce métier, ce qu'ils donneront à leurs maîtres, le temps pendant lequel ils serviront en qualité de compagnons, leur réception, celle des calfats forains, les cas dans lesquels lesdits calfats forains pourront travailler dans ladite Ville, les heures du travail des calfats, & le prix de leurs journées, & attribué en premiere instance la connoissance des contraventions & contestations qui naîtront pour l'exécution dudit Arrêt aux Officiers de l'Amirauté de ladite Ville, dont les Sentences seront exécutées pour les condamnations d'amendes, nonobstant l'appel, & sans préjudice d'icelui, sans qu'il puisse être accordé de défenses, & ordonné que sur ledit Arrêt toutes lettres nécessaires seront expédiées. A ces causes, nous avons, conformément audit Arrêt du 14 Octobre dernier, ci-attaché sous le contre-scel de notre Chancellerie, ordonné & ordonnons par ces présentes signées de notre main.

ARTICLE PREMIER.

Que ceux qui voudront apprendre le métier de calfat, pourront entrer en apprentissage à l'âge de treize ou quatorze ans, & payeront chacun seulement trente livres au maître avec lequel ils s'engageront; défendons audit maître d'exiger d'avantage, à peine de deux cens liv. d'amende, dont moitié applicable au dénonciateur, & l'autre moitié à la confrairie des calfats.

II. Ordonnons qu'en cas du décès du maître, avant les huit premiers mois de l'apprentissage expirés; la succession dudit maître sera tenue de rembourser à l'apprentif la somme de 15 livres, & que ledit apprentif sera obligé de s'engager avec un autre maître pour y continuer le reste de son apprentissage, lequel maître sera tenu de le recevoir pour ladite somme de 15 livres seulement.

III. Déclarons la succession du maître dont l'apprentif auroit resté huit mois en apprentissage avec lui, exempte de rien rembourser audit apprentif qui pourra se mettre en apprentissage chez un autre maître pour le temps qu'il lui restera encore à faire, lequel maître sera tenu de le recevoir sans rien exiger de lui.

IV. Voulons que les maîtres menent eux-mêmes lesdits apprentifs au travail, qu'ils ne puissent les donner à d'autres maîtres pour les y conduire, à peine de dix livres d'amende.

V. Qu'ils soient tenus d'avoir chacun un apprentif, à peine d'interdiction du travail de leur métier pendant le temps qu'ils n'en auront point.

VI. Permettons néanmoins aux maîtres qui n'auront point d'apprentifs, de conduire au travail les apprentifs dont les maitres seront malades, ou obligés de s'absenter du Port de Marseille, auquel cas seulement le travail ne sera point interdit auxdits maîtres qui n'auront point d'apprentifs.

VII. Ordonnons que les enfans de maîtres calfats seront reçus pour apprentifs par préférence à tous autres, ensuite les enfans de l'Hôpital de Saint Jacques, & de celui de Notre-Dame de la Charité, lesquels seront présentés aux maîtres calfats par les Recteurs desdits Hôpitaux, sans que lesdits maîtres calfats puissent les refuser, à moins qu'ils n'eussent déjà chacun un apprentif, & que lesdits enfans ne fussent d'une complexion trop foible pour le métier de calfat, auquel cas lesdits maîtres calfats exposeront au Lieutenant de l'Amirauté les raisons de leur refus, lequel sera obligé de juger sommairement & sans frais de la validité ou invalidité du refus sur l'inspection desdits enfans, pour lesquels enfans qui entreront en apprentissage.

VIII. Il sera payé trente livres par les Recteurs desdits Hôpitaux au maître calfat chez lequel ils seront reçus, & fourni aussi par lesdits Recteurs, les vêtemens & outils nécessaires.

IX. Voulons qu'il soit payé seulement pour l'apprentissage, les sommes réglées par nos présentes, & en conséquence défendons auxdits apprentifs de rien payer de plus, soit par rapport à leur entrée ou sortie pour quelque cause & sous quelque prétexte que ce soit, ni de donner aucun repas, à peine de dix livres d'amende contre chacun de ceux qui auront exigé quelque prétendu droit, ou assisté à quelque repas donné par aucun desdits apprentifs.

X. Faisons défense de recevoir aucun maître calfat qu'il n'ait fait les années d'apprentissage, & celles en qualité de compagnon mentionnées ci-après.

XI. Voulons que ceux qui commenceront à apprendre le métier de calfat à l'âge de treize ans, soient tenus de faire trois années d'apprentissage, que les autres qui ne commenceront qu'à quatorze ans, n'en fassent que deux.

XII. Et qu'ils soient obligés les uns & les autres de justifier leur apprentissage par contrat, à l'exception cependant des fils de maîtres calfats qui seront seulement tenus de faire faire mention sur le registre des classes de leur apprentissage, laquelle mention sera signée par le maître calfat qui les prendra pour apprentifs, & l'expédition délivrée par l'Officier des classes.

XIII. Ordonnons aux enfans des Hôpitaux, après leur apprentiſſage fini, de ſervir leurs maîtres en qualité de compagnons pendant deux ans, ſans autre ſalaire que les habits & la nourriture.

XIV. Ordonnons auſſi aux autres enfans qui auront fini leur apprentiſſage, de ſervir pareillement deux ans en qualité de compagnons pour être reçus maîtres, à l'exception cependant des fils de maîtres qui ne ſeront tenus de ſervir qu'une ſeule année, & ſans qu'ils puiſſent être aſſujettis les uns & les autres à demeurer chez les maîtres chez leſquels ils auront fait leur apprentiſſage.

XV. Voulons que les calfats ſoient reçus à la maîtriſe par le Lieutenant de l'Amirauté après avoir été examinés en ſa préſence, & en celle de notre Procureur en ladite Amirauté par deux prud'hommes ou maîtres calfats, le tout ſans frais; qu'il ne ſoit payé au Greffier pour l'expédition de la lettre de maîtriſe que vingt ſols ſeulement.

XVI. Et que les calfats forains qui juſtifieront audit Lieutenant de leur maîtriſe dans d'autres Ports, ou qui auront fait deux campagnes ſur nos vaiſſeaux ou galeres, ou trois ſur d'autres bâtimens François en qualité de calfats, ſoient reçus maîtres ſans autre apprentiſſage, & ſans frais, s'ils veulent s'établir en ladite ville de Marſeille par mariage ou autrement.

XVII. Leſquels calfats forains ſeront tenus de juſtifier les campagnes qu'ils auront faites à notre ſervice, & ſur les autres bâtimens François par des certificats des Officiers des Claſſes de leur quartier, dont ſera fait mention dans leurs lettres de maîtriſe.

XVIII. Et obligés après leur réception d'aller au Bureau des Claſſes pour s'y faire enrégiſtrer en ladite qualité.

XIX. Ordonnons aux maîtres calfats d'élire annuellement quatre prud'hommes, leſquels auront ſoin des affaires de la confrairie, viſiteront journellement le travail des ouvriers calfateurs, & qui, en cas d'abus & de malfaçon, en rendront inceſſamment compte au Lieutenant de l'Amirauté, à peine d'en répondre.

XX. Voulons que les prud'hommes des calfats entretiennent en bon état, aux frais de la confrairie, le nombre des ponts néceſſaires, tant pour nos galeres, que pour les autres bâtimens qui ſont dans le Port de Marſeille, pour les louer à tous ceux qui en auront beſoin, moyennant trois ſols par chaque pont ordinaire, & ſix ſols pour ceux deſtinés au chauffage des vaiſſeaux. Faiſons défenſes à toutes perſonnes d'avoir de ces ſortes de ponts, & de ſe ſervir d'autres que de ceux deſdits prud'hommes, à peine de confiſcation au profit de la confrairie des maîtres calfats.

XXI. Enjoignons auxdits prud'hommes de donner aux capitaines, patrons & propriétaires des bâtimens de mer, les chefs d'ouvrage & meneurs d'œuvres qu'ils leur demanderont, & pour cet effet de leur nommer ſix ou huit maîtres calfats, parmi leſquels leſdits propriétaires, capitaines ou patrons, pourront choiſir ceux qu'ils jugeront les plus convenables pour le ſervice de leurs navires.

XXII. Enjoignons auſſi auxdits prud'hommes de donner auxdits propriétaires, capitaines ou patrons, le nombre d'ouvriers calfateurs qu'ils leur demanderont pour ſervir ſous leſdits chefs d'ouvrages & meneurs d'œuvres, ſans que leſdits propriétaires, capitaines ou patrons puiſſent refuſer ceux qui leur ſeront donnés, excepté dans le cas d'invalidité, laquelle ſera juſtifiée par un extrait du regiſtre du Bureau des Claſſes.

XXIII. Et d'agir en leur honneur & conſcience dans la diſtribution qu'il feront auxdits propriétaires, capitaines ou patrons des ouvriers calfateurs; enſorte que les ouvriers foibles ne ſoient point employés au calfatage d'un même navire, le tout ainſi qu'il eſt reglé par leurs Statuts.

XXIV. Voulons qu'en cas de refus ou de retardement de la part deſdits prud'hommes ou de manque de calfats, le Lieutenant de l'Amirauté puiſſe donner aux propriétaires, capitaines ou patrons, après avoir entendu préalablement leſdits prud'hommes, une permiſſion par écrit de faire venir des calfats forains, laquelle permiſſion leur ſera accordée ſans aucuns frais.

XXV. Et que leſdits calfats forains ainſi venus dans ladite ville de Marſeille, ſoient tenus à leur arrivée de ſe préſenter au Bureau des Claſſes pour y être regiſtrés; que le certificat dudit enrégiſtrement ſoit par eux porté au Greffe de l'Amirauté, pour y être regiſtré ſans frais; au moyen de quoi voulons qu'ils puiſſent travailler dans ladite Ville pendant le temps & eſpace de deux mois, à compter du jour de leur enrégiſtrement; défendons aux prud'hommes & calfats de ladite Ville de les troubler, à peine de cinq cens livres d'amende, & de tous dépens, dommages & intérêts envers les propriétaires, capitaines ou patrons, deſquels l'ouvrage aura été retardé.

XXVI Faiſons défenſes aux propriétaires, capitaines ou patrons, de renvoyer, avant la perfection de l'ouvrage, les chefs d'ouvrage & meneurs d'œuvres, les calfats, compagnons &

apprentifs, si ce n'est en cas d'invalidité, laquelle sera justifiée par un extrait du registre du Bureau des Classes.

XXVII. Faisons pareillement défenses auxdits chefs d'ouvrage & meneurs d'œuvres, calfats, compagnons & apprentifs, de quitter l'ouvrage avant qu'il soit achevé, à peine de dix livres d'amende, & d'être privé de travailler pendant un mois dans le port, à moins qu'ils ne soient commandés pour notre service, ou qu'ils ne s'engagent pour s'embarquer sur les bâtimens du commerce.

XXVIII. Voulons que les capitaines, maîtres ou patrons des bâtimens de mer des autres ports de notre Royaume, qui auront des calfats, lesquels seront portés sur le rôle d'équipage, puissent les employer à racler, brusquer ou calfater leurs bâtimens en se servant des ponts des prud'hommes.

Défendons auxdits prud'hommes & calfats de Marseille, de les troubler, & enjoignons auxdits prud'hommes de fournir auxdits capitaines, maîtres ou patrons, les autres calfats dont ils pourront avoir besoin.

XXIX. Faisons défense à tous calfats de prendre à forfait le calfatage d'aucuns bâtimens, à peine de privation de leur maîtrise, & à tous propriétaires, capitaines ou patrons des vaisseaux, ou autres bâtimens de mer, de donner à forfait le calfatage de leurs bâtimens, à peine de cent liv. d'amende, dont moitié applicable au dénonciateur, & l'autre moitié à la confrairie des calfats.

XXX. Ordonnons aux ouvriers calfateurs de commencer leur travail, pendant l'hiver, à six heures du matin, qu'ils finiront à la nuit, & de le commencer en été à cinq heures & demie du matin, pour finir à sept heures du soir; voulons qu'ils puissent prendre pour leur repos une heure & demie en hiver, & trois heures en été, ce qui sera observé les samedis & les veilles des Fêtes, comme les autres jours ouvrables.

XXXI. Défendons auxdits calfats de travailler de leur métier hors lesdites heures reglées, à peine contre chacun d'eux de trois livres d'amende, & de trente livres aussi d'amende contre les propriétaires, capitaines ou patrons, sur les bâtimens desquels ils travailleront; lesdites amendes appliquables à la confrairie des calfats. Enjoignons aux prud'hommes desdits calfats, de donner avis à notre Procureur de l'Amirauté de ceux qui auront contrevenu, à l'effet de poursuivre les délinquans.

XXXII. Voulons néanmoins qu'en cas qu'une veille de Fête ou de Dimanche l'ouvrage d'un bâtiment se trouvât assez avancé pour qu'il ne fallût plus qu'une heure, ou une heure & demie pour en finir le travail, ou que dans les cas particuliers d'un départ forcé de quelque navire, où il seroit nécessaire d'excéder les heures de travail, même de les continuer pendant la nuit, de tirer un navire d'un danger évident, ou autres cas également pressans, les ouvriers calfateurs travaillans audit bâtiment, soient tenus de continuer l'ouvrage pendant ledit temps, sur la permission qui leur en sera accordé par le Lieutenant de l'Amirauté, lui en justifiant la nécessité; duquel travail lesdits ouvriers seront payés à proportion du prix de leurs journées, sans pouvoir en exiger d'avantage.

XXXIII. Ordonnons que le prix des journées demeurera fixé à trente-six sols pour chacun des chefs d'ouvrages, trente-trois sols pour chacun des meneurs d'œuvres, trente sols pour chacun des maîtres calfats, vingt sols pour chacun des compagnons, & dix sols pour chaque apprentif. Faisons défenses auxdits ouvriers d'en exiger d'avantage, à peine pour la premiere fois de restitution du sur-exigé, & de dix livres d'amende en cas de récidive; & aux propriétaires, capitaines ou patrons, de donner plus forts salaires auxdits ouvriers, à peine pour la premiere fois de trente livres d'amende, & du double en cas de récidive. Permettons néanmoins auxdits ouvriers de recevoir, sans tirer à conséquence, pendant un an, à commencer du premier Janvier prochain, jusqu'à quarante sols pour les chefs d'ouvrages, trente-sept sols pour les meneurs d'œuvres, trente-cinq sols pour les maîtres calfats, vingt-deux sols pour les compagnons, & douze sols pour les apprentifs.

XXXIV. Voulons que lorsque le calfatage d'un bâtiment sera fini, le prud'homme des calfats qui en aura eu l'inspection, donne au capitaine dudit bâtiment, sur le rapport des principaux ouvriers, un certificat contenant le nombre des journées du travail qui y aura été fait, & les sommes qu'il aura payé pour lesdites journées, lequel certificat sera écrit & signé de la main dudit prud'homme, & servira de quittance audit capitaine, & de piece justificative de la dépense qu'il aura fait à ce sujet.

XXXV. Attribuons en premiere instance aux Officiers de l'Amirauté de Marseille, à l'exclusion de toutes nos Cours, & autres Juges, la connoissance des contraventions, contestations qui naîtront pour l'exécution des présentes, lesquelles seront jugées par eux sans frais.

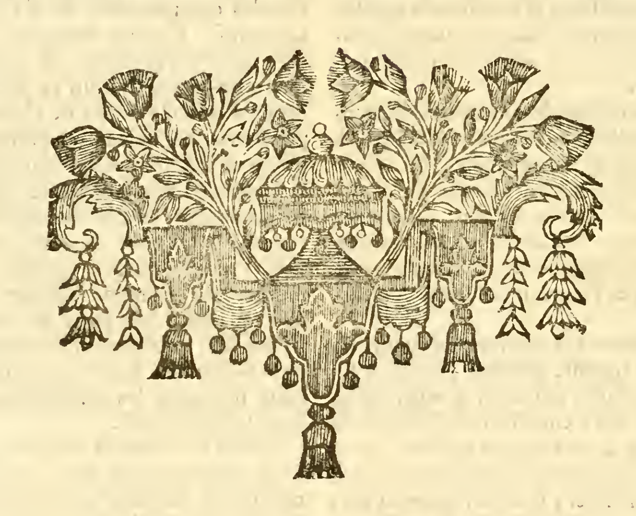
XXXVI. Voulons que les Sentences qui in-

terviendront contre les délinquans, soient exécutées pour les condamnations d'amende nonobstant l'appel, & sans préjudice d'icelui, sans qu'il puisse être accordé de défenses.

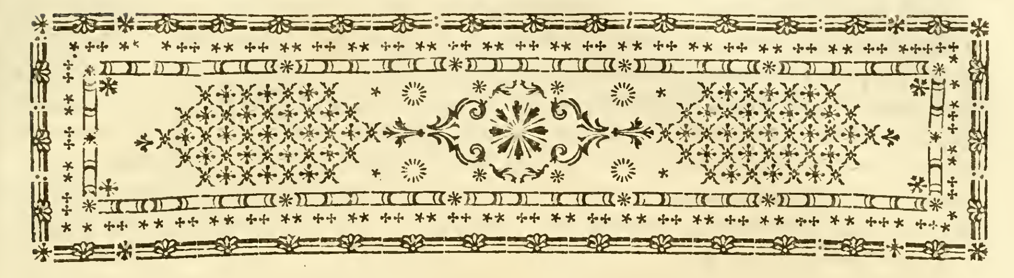
XXXVII. Et que ceux qui appelleront desdites Sentences, soient tenus de faire statuer sur leur appel, & de le mettre en état d'être jugé définitivement dans un an du jour & date d'icelui, sinon & à faute de ce faire, ledit temps passé, ladite Sentence sortira son plein & entier effet, & l'amende sera distribuée conformément à ladite Sentence, & le dépositaire d'icelle bien & valablement déchargé.

XXXVIII. Voulons au surplus que nos Ordonnances & Réglemens, pour le fait de la Marine, & des Statuts des maîtres calfats de Marseille, soient exécutés en ce qui ne sera point contraire auxdites présentes. Si vous mandons & ordonnons que ces présentes vous ayez à faire registrer, & leur contenu faire exécuter de point en point, suivant leur forme & teneur; car tel est notre plaisir. Données à Fontainebleau le vingt-troisieme jour de Novembre, l'an de grace mil sept cent vingt-six, & de notre regne le douzieme. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, par le Roi, Comte de Provence, PHELYPEAUX. Et scellé du grand Sceau de cire jaune.

Enrégistrées au Parlement d'Aix le 17 Février 1727.



TITRE



TITRE X.

Des navires & autres bâtimens de mer.

SOUS ces noms de navires ou autres bâtimens de mer, sont compris même les chaloupes, les esquifs, & les plus petits bateaux, parce que tout cela sert à la navigation. *Sub vocabulo navis omnia navigationum genera comprehenduntur.* Stypmanus *ad jus maritimum, part. 3, cap. 1, n. 8, fol. 276.* Stracha, *de navibus, part. 1, 2. Casa regis, disc. 1, n. 29.*

On peut voir les mêmes Auteurs avec Cleirac, & quantité d'autres pour la différence de la construction des navires, tant anciens que modernes, & la variation de leurs noms & de leurs pieces. La partie ancienne est de pure curiosité; mais l'autre peut avoir son utilité à l'occasion.

ARTICLE PREMIER.

TOUS navires & autres bâtimens de mer seront réputés meubles, & ne seront sujets à retrait lignager, ni à aucuns droits seigneuriaux.

IL y a long-temps que les navires & les bateaux sont déclarés meubles. Brodeau, sur l'art. 90 de Paris, n. 4; Ferriere, sur le même art., n. 14; Duplessis, traité des meubles, *fol.* 135. Edit du mois d'Octobre 1666. Rec. de Neron, tom. 2, *fol.* 80. Stypmannus, *ad jus maritimum, part. 4, cap. 1°.* n. 3, *fol.* 363.

Et qu'en cette qualité ils ne sont pas sujets *au retrait lignager.* Tiraqueau, §. premier, gl. 7, n. 87 & 89; Grimaudet, liv. 4, chap. 17; Kuricke, quest. 9, *fol.* 862. Loccenius, *de jure maritimo. lib. 3, cap. 6, n. 4, fol. 269*, dit que c'est le droit commun, mais que, en quelques villes du Nord, le citoyen est préféré pour l'achat d'un navire à tout étranger; *jure propinquiori*, dit-il, *quasi jure congrui vel retractus.*

Ni aux lods & ventes ou autres *droits seigneuriaux.* D'Argentré, *de laudimiis, cap. 1*, §. 29; Stracha, *de navibus*, part. 2, n. 31, Guyot, traité des fiefs, tom. 3, chap. 9, *fol.* 460 & 461.

Ainsi cet article, sur ces trois points, n'a pas formé un droit nouveau.

Cependant en Normandie & en Bretagne, les navires sont sujets aux lods & ventes, nonobstant cet article de l'Ordonnance. Boërius, quest. 177, n. 6 & 8, avoit aussi pensé qu'à Bordeaux les lods & ventes étoient dûs en vente de navire ; mais que cette opinion fût véritable ou non alors, il est certain qu'à présent l'on suit à Bordeaux la disposition du présent article, comme dans le ressort du Parlement de Paris, & par-tout ailleurs qu'en Bretagne & en Normandie. L'Auteur des notes sur la jurisdiction de la marine ; Cleirac, art. 5, n. 8 & suiv. p. 398.

Mais le navire quoique meuble, & destiné au transport des marchandises, étant vendu, n'est pas réputé marchandise, à l'effet de payer un droit qui n'est dû que sur des marchandises. Arrêt du Parlement de Paris du 19 Janvier 1605, dans Peleüs, question 103. *Navis*, dit Mornac, *non venit appellatione mercis licet sit mobilis.*

ARTICLE II.

SERONT néanmoins tous vaisseaux *affectés aux dettes du vendeur*, jusqu'à ce qu'ils ayent fait un voyage en mer sous le nom & aux risques du nouvel acquéreur, si ce n'est qu'ils ayent été vendus par décret.

AFFECTÉS & non hypothéqués, comme on le dit ordinairement, si ce n'est dans les pays où les meubles sont susceptibles d'hypotheque comme les immeubles. Mais dans ce pays là même, les navires n'ont pas plus de suite par hypotheque que les autres meubles ; ils ne sont sujets à l'hypotheque qu'autant qu'ils sont encore dans la possession du débiteur.

Il est vrai parmi nous que les navires peuvent être saisis réellement & décrétés par autorité de justice, mais pour cela ils n'en sont pas moins de véritables meubles ; d'où il s'ensuit que dans le ressort du Parlement de Paris, & par-tout ailleurs où les meubles ne sont pas susceptibles d'hypotheque, il n'y a pas d'hypotheque absolument à faire valoir sur les navires, à l'effet de donner la préférence aux créanciers hypothécaires sur les créanciers chirographaires. Dès que leurs créances sont ordinaires & sans privilege, leur condition est égale ; & sans avoir égard à l'hypotheque, ils doivent être admis à toucher ce qui reste du prix du décret par concurrence & par contribution au sol la livre entr'eux de leurs créances. V. ce qui a été observé ci-dessus, art. premier & 16, tit. 14 du liv. premier.

Aux dettes du vendeur. Comme l'article ne distingue point, il faut l'entendre de toutes dettes, tant simples, chirographaires, qu'hypothécaires & privilégiées. A la vérité cela paroît d'abord extraordinaire, sur-tout par rapport aux dettes non privilégiées, attendu, d'un côté, qu'il s'agit ici d'une vente faite par acte devant Notaires, par argument de l'article suivant, au moins pris à la lettre ; & d'un autre côté, que conformément à la maxime générale du pays coutumier, *meubles n'ont suite*, l'Edit du mois d'Octobre 1666 avoit autorisé

la vente volontaire des navires, de maniere que l'acquéreur ne pouvoit être recherché ſous aucun prétexte par les créanciers du vendeur. Mais au fonds, quoique cette déciſion eût pour motif l'intérêt de la navigation & du commerce, il en pouvoit réſulter des abus & des fraudes. Ainſi c'eſt avec juſte raiſon qu'il y a été dérogé par cet article; car enfin un navire pour être au rang des meubles, n'en eſt pas moins un objet ſur lequel les créanciers de celui à qui il appartient, ont naturellement plus de droit de compter que ſur ces autres effets. On conçoit d'ailleurs que ce n'eſt pas un effet négociable comme une lettre de change, une facture de marchandiſes, un billet à ordre, &c. & qu'en qualité de meuble corporel, il convenoit qu'il ne pût efficacement changer de maître que par une tradition réelle & ſenſible, ou quelque choſe d'équivalent.

Il falloit donc, en matiere de vente ou tranſport de navire, une formalité ſupplétive au défaut d'une tradition réelle ſenſible, pour lui donner ſa perfection & ſon effet contre les créanciers du vendeur; & c'eſt à quoi notre article a pourvu d'une maniere auſſi ſage que ſimple & naturelle, en exigeant que l'acheteur ou ceſſionnaire fît faire un voyage au navire en mer, ſous ſon nom & à ſes riſques, ſans quoi le navire demeureroit toujours affecté aux dettes du vendeur.

Juſques-là l'acheteur ne peut donc ſe prétendre à couvert des dettes de ſon vendeur; & étant inquiété à ce ſujet, il faut néceſſairement, ou qu'il remette le navire aux créanciers en nature, au même état qu'il étoit lors de l'achat pour être vendu en juſtice à la maniere accoutumée, ou qu'il en rapporte le prix pour être diſtribué aux termes de droit.

Mais s'il a acquis le navire par décret, toutes les dettes auxquelles le navire étoit affecté, privilégiées ou autres, & de quelque nature que fût le privilege, ayant été purgées par l'effet du décret, l'acquéreur qui a conſigné le prix du décret, ne peut plus être recherché pour raiſon d'aucune dette du ſaiſi; & cela qu'il ait fait naviger le navire à ſes riſques ou non, cette condition n'étant requiſe par cet article qu'en cas de tranſport ou vente volontaire.

Par la raiſon qu'il n'y a point d'hypotheque qui puiſſe influer ſur le navire, attendu qu'il eſt pur meuble, on ſent que l'action à former de la part des créanciers contre l'acheteur ou ceſſionnaire, n'eſt pas celle en interruption de poſſeſſion, affectation par hypotheque, payement ou déguerpiſſement, qui ne peut s'appliquer qu'aux immeubles. Cela peut d'autant moins faire de difficulté, que s'il s'agiſſoit de l'action en interruption, &c. il n'y auroit que les créanciers hypothécaires, antérieurs à l'achat, qui auroient droit de l'intenter, tandis que l'article eſt ſûrement au profit tout de même des créanciers chirographaires privilégiés ou non.

L'action qui compete en ce cas aux créanciers en général, eſt donc d'une autre nature, & ce ne peut être que l'action révocatoire fondée ſur ce qu'aux termes de cet article, l'acheteur n'a pu acquérir le navire à leur préjudice. Et comme cette action eſt toujours ouverte juſqu'à ce que le navire ait fait un voyage en mer, ſous le nom & aux riſques de l'acheteur, il s'enſuit que les créanciers ont droit de la former, ou l'un d'eux, non-ſeulement avant toute déclaration de propriété de la part de l'acquéreur au greffe de l'Amirauté, mais encore depuis cette déclaration & le départ du navire, juſqu'à ce que le

voyage ſoit achevé; après quoi ils ſont non-recevables à inquiéter cet acheteur de quelque nature que ſoient leurs créances.

Il faut obſerver néanmoins qu'il n'eſt queſtion ici que de purger les dettes du vendeur, & nullement le droit des copropriétaires du navire; de ſorte que ſi le vendeur de la totalité du navire avoit des intéreſſés dans la propriété, l'acquéreur ne purgera pas la propriété de ces intéreſſés en faiſant faire un voyage au navire ſous ſon nom; la raiſon eſt qu'il n'a pu acquérir que ce qui appartenoit au vendeur dans le navire, & qu'ainſi il a acquis le reſte *à non domino*, au moyen de quoi point de tranſlation de propriété à cet égard en ſa perſonne. Mais n'y auroit-il point un temps après lequel les copropriétaires ſeroient non-recevables à réclamer leurs portions? Il ſemble que l'on pourroit admettre la fin de non-recevoir en faveur de l'acheteur, s'il avoit, ſous ſon nom ſeul, fait faire au navire un voyage complet au long cours, à moins qu'il n'y eût preuve que lors de ſon achat, il ſavoit que le navire n'appartenoit à ſon vendeur que pour une portion.

Une autre obſervation à faire au ſujet de notre article, eſt que ce voyage aux riſques de l'acquéreur, opérant la preſcription à ſon profit, il n'y aura que ceux des créanciers qui ſe ſeront pourvus contre l'acquéreur, avant le voyage achevé, ou qui auront formé leur intervention dans l'inſtance, auſſi avant ce temps-là, qui puiſſent l'inquiéter, pour le rapport du navire ou du prix juſqu'à concurrence de leur dû. De maniere que s'il aime mieux leur payer leur dû que d'abandonner le navire, l'intervention formée poſtérieurement au voyage achevé, de la part de quelqu'autre créancier, quelque privilégié qu'il ſoit, non-ſeulement ne pourra nuire à cet acquéreur, mais même empêcher les créanciers, plus diligens, d'être payés ſuivant cet axiome *vigilantibus jura ſubveniunt.*

Mais auſſi, ſi au lieu, par l'acquéreur, d'offrir de payer les créanciers qui l'ont pourſuivi avant le voyage achevé, il aime mieux abandonner le navire; alors le navire étant mis ſous la main de juſtice, à l'effet d'être vendu judiciairement, c'eſt un abandon qui tourne au profit de tous les créanciers, auſſibien en faveur de ceux qui n'étoient plus en état d'inquiéter l'acquéreur, que des autres; de maniere que ceux qui avoient laiſſé preſcrire l'acquéreur contr'eux, ſont recevables à former oppoſition aux criées du navire, & à demander d'être payés par préférence même aux autres, ſi leurs créances ſont plus privilégiées.

La raiſon eſt qu'au moyen de l'abandon ou déguerpiſſement du navire, ils ſont rentrés dans tous leurs droits, n'y ayant eu que l'acquéreur, dans l'origine, qui fût en droit de ſe prévaloir contr'eux de la fin de non-recevoir, & ce même acquéreur, après ſon déguerpiſſement, n'étant plus en état de leur oppoſer cette fin de non-recevoir.

C'eſt ce qui ſe pratique en matiere d'interruption de poſſeſſion, ſuivie du déguerpiſſement ou délaiſſement de l'acquéreur, lorſque par événement ceux des créanciers contre leſquels il avoit preſcrit, interviennent dans l'inſtance de ſaiſie réelle du bien déguerpi; ſur quoi voir le Commentaire de la coutume de la Rochelle, art. 63, n. 195. Et comme la raiſon de décider eſt la même dans l'eſpece, la déciſion y eſt par conſéquent applicable.

Au ſurplus, le voyage requis par cet article, pour purger les dettes du ven-

deur, s'entend de tout voyage en mer, au simple cabotage comme au long cours, pourvu néanmoins qu'il y ait changement d'Amirauté. A cela près, il ne s'agit point d'un voyage complet pour l'aller & le retour, l'un ou l'autre suffit. Par exemple, j'ai acheté un navire à Bordeaux, à Nantes, &c. & je le fais venir en ce Port sous mon nom & à mes risques. Dès qu'il est arrivé dans ces rades, sans que j'aye été inquiété par les créanciers de mon vendeur, c'en est assez pour que je sois en état de leur opposer la fin de non-recevoir. De même si ayant acheté ici le navire, je l'envoie à Bordeaux, à Saint-Malo, ou aux isles de l'Amérique, dès qu'il sera rendu à sa destination, je serai à couvert de toute recherche, & en cette partie le voyage sera censé achevé, quoique sa destination pour Bordeaux ou Saint-Malo ne soit pas définitive, & quoi qu'à l'égard du voyage de long cours, je sois obligé de faire revenir le navire dans le Port où je l'ai armé. Mais si je me contentois de l'envoyer à Rochefort, dans la rade de Saint Martin de Ré, ou à Marans; ou si l'envoyant dans la riviere de Seudre, ce n'étoit que pour lui faire donner un radoub; je ne serois pas en termes de me prévaloir de la disposition de cet article, soit parce qu'il n'y auroit pas de changement d'Amirauté au premier cas, soit parce qu'au second, quoique avec changement d'Amirauté, il n'y auroit pas réellement de voyage, n'étant question que d'un radoub, qui ne peut être qu'une préparation à un voyage.

Je penserois même par rapport à nous, que pour qu'un navire fût censé avoir fait un voyage en mer, il faudroit que ce voyage fût au-delà des Pertuis; & encore que si après avoir passé les Pertuis, le navire relâchoit sans achever son voyage, ce ne seroit pas avoir rempli la condition imposée par cet article à l'acheteur pour purger les dettes du vendeur.

Tout ceci, au reste, est applicable à la vente d'une portion de navire aussi-bien qu'à la vente de la totalité d'un vaisseau, & regarde les barques & autres petits bâtimens, comme les grands navires; aussi l'article dit *tous vaisseaux*.

Il a été observé sur l'art. 6, tit. 8 ci-dessus, qu'au rapport de Loccenius, *de jure maritimo*, *lib. 3*, *cap. 6*, *n. 4*, en plusieurs pays du Nord, il n'est permis de vendre un navire qu'après un certain temps; comme en Dannemarck & à Hambourg, qu'après dix ans; à Lubec, qu'après sept ans; à Stralsund, qu'après six ans; & à Dantzic, qu'après trois ans. Si cela nous paroît contraire au droit commun, d'autres peuples blâmeront notre loi, qui défend de demander la licitation d'un navire, & cela sans aucune limitation de temps, puisqu'elle n'est pas moins contraire au droit commun, & peut-être même au bien du commerce qui en a pourtant été le motif.

ARTICLE III.

LA vente d'un vaisseau étant en voyage, *ou faite sous seing privé*, ne pourra préjudicier aux créanciers du vendeur.

LA raison pour laquelle la vente d'un navire étant en voyage ne peut préjudicier aux créanciers du vendeur, qu'elle soit faite par acte authentique ou par sous seing privé, est la même que celle de l'article précédent; elle est

même ici plus pressante encore, attendu qu'un vaisseau au voyage est naturellement, pour ne pas dire nécessairement, chargé de quantité de dettes privilégiées, telles que sont celles causées pour fournitures de cordages, voiles, munitions de bouche & de guerre, & autres choses nécessaires pour son équipement : dettes qui ne se payent presque jamais que trois ou six mois après le départ du navire. Or, sans compter les autres créanciers qui n'ont peut-être fait crédit au propriétaire que sur la sorte d'assurance que leur donnoit le navire, on conçoit de quelle conséquence il est, que par une vente secrete & après coup, le propriétaire du navire n'ait pas la faculté d'ôter à ses créanciers leur gage naturel, & de les priver ainsi de leur dû.

Si cet article n'ajoute pas comme le précédent, *jusqu'à ce que le navire ait fait un voyage, sous le nom & aux risques de l'acquéreur*, c'est que la chose n'est plus praticable, le navire étant actuellement au voyage sous le nom & aux risques du propriétaire vendeur.

Tout ce que pourroit faire l'acquéreur, se seroit de faire enrégistrer son contrat au greffe de l'Amirauté, avec déclaration qu'il entend que le voyage soit continué à son nom & à ses risques; mais outre que cela ne seroit pas notoire, comme les expéditions du navire prises au nom du propriétaire vendeur, sur la foi desquelles expéditions ses créanciers ont droit de se tenir tranquilles, sans aucun soupçon d'une pareille vente ; c'est qu'en tout cas notre article n'apportant aucune limitation à sa disposition, il n'y a pas d'apparence d'en admettre aussi aucune ; une vente de cette nature ne pouvant au reste être que frauduleuse, sur-tout à l'égard des créanciers privilégiés.

Que l'acquéreur en ait payé le prix ou non, c'est la même chose ; les créanciers sont également en droit de l'obliger de leur faire l'abandon du navire, si mieux ils n'aiment se contenter de lui en faire rapporter le prix.

Cet article encore comme le précédent, est applicable tout de même à la vente d'une portion du navire, & aux petits bâtimens comme aux grands vaisseaux, n'y ayant aucune raison de différence, ou plutôt l'article ne distinguant point.

Mais il faut dire le contraire de la cargaison, parce qu'elle n'a rien de commun avec le navire, & à plus forte raison d'un chargement particulier de marchandises dans un navire. L'article ne parlant que de la vente du navire, ne doit pas souffrir d'extension à la cession d'un intérêt de la cargaison, ou d'un chargement de marchandises.

Pourquoi en effet seroit-il moins permis à quiconque d'accepter d'un négociant, sans fraude, la cession de pareils objets, sous prétexte qu'ils sont sur mer ou aux colonies, que s'ils étoient en France, ou s'il s'agissoit d'un intérêt dans un achat de sucre, d'indigo, ou autres marchandises? Or, personne ne doute que ces sortes de cessions ne soient licites pour l'avantage & circulation du commerce, & que l'acheteur ou cessionnaire ne soit à couvert de toute recherche ; dès qu'il a eu la tradition réelle des effets à lui transportés, ou si cette tradition n'est pas praticable, du jour du transport, qu'il l'ait signifié ou non, la maxime, *simple transport ne saisit*, établie par l'article 108 de la coutume de Paris, n'étant pas applicable à ces sortes de négociations.

Il en doit donc être de même des effets étant sur mer ou aux colonies ; & sous prétexte que la tradition ne peut s'en faire, non plus que la signification

de la cession, on ne doit pas exiger, pour y suppléer, que le cessionnaire fasse enrégistrer la cession au greffe de l'Amirauté du lieu du départ du navire, afin de notoriété, qu'il observe quelqu'autre formalité. Il suffit qu'il soit porteur des factures ou des connoissemens des marchandises dont le transport lui est fait, soit par un ordre à son profit au dos de ces pieces, soit par un acte séparée pardevant Notaires, ou sous signature privée, d'autant plutôt que tout est à ses risques dès l'instant du transport.

Tel est l'usage constant du commerce, fondé sur ce qu'il importe extrêmement de favoriser la rapidité de ses opérations, ou plutôt sur la nécessité de les mettre à couvert d'atteinte, dès qu'elles sont exemptes de fraude ; sans quoi il tomberoit nécessairement, tant au-dedans qu'au-dehors du Royaume.

C'est aussi sur ce principe, que par Arrêt du Parlement du 11 Mars 1752, infirmatif d'une Sentence de la Sénéchaussée de cette ville de la Rochelle du 20 Juin 1747, (ledit Arrêt rendu en la quatrieme Chambre des Enquêtes, au rapport de Mr. de Lépine de Grandville, en faveur du sieur Etienne-Louis Denis, négociant de cette Ville, contre quelques créanciers du sieur Beltremieux, son gendre en faillite,) les cessions que celui-ci, long-temps avant sa faillite, avoit faites au sieur Denis de plusieurs factures de marchandises à lui appartenantes, & qui étoient, tant sur mer que dans nos colonies, furent confirmées (avec dommages & intérêts liquidés depuis à plus de 60000 liv.) quoique ces cessions n'eussent point été enrégistrées au greffe de l'Amirauté, & que la signification n'en eût point été faite à ceux qui étoient les dépositaires des effets avant la faillite dudit sieur Beltremieux.

Or, si cela a été ainsi décidé même en faveur du beau-pere, cessionnaire de son gendre, & malgré les objets présentés, avec autant d'art que de malignité, pour insinuer que le beau-pere avoit été secretement instruit de la faillite future de son gendre, n'y auroit-il pas de témérité à attaquer, à l'avenir, des cessions de cette nature, qui sont d'un usage journalier dans le commerce, & sans lesquelles encore une fois, il ne sauroit se soutenir? Où en seroit on, en effet, s'il étoit permis d'attaquer ces sortes de négociations, sous prétexte que la tradition des effets cédés ne seroit pas réelle & effective, ou que le transport ne seroit pas signé avant toute saisie, en voulant appliquer à des opérations du commerce des maximes qui ne peuvent lui convenir, & qui par conséquent n'ont pas été introduites pour les régler. Le plus sûr néanmoins, seroit d'enrégistrer les cessions au greffe de l'Amirauté pour les effets étant en mer.

Qu'y a-t'il donc là, après tout, d'extraordinaire? Pourquoi une facture de marchandises & un connoissement (il y faut joindre une police d'assurance, *infrà*, art. 3, tit. des assurances,) pourquoi, dis-je, ces papiers ne seroient-ils pas sujets à être négociés par endossement, comme les lettres ou billets de change & les billets à ordre? Qu'on ne dise pas qu'il est décidé que tout billet à ordre peut être négocié sans qu'il soit nécessaire d'en signifier le transport, & qu'il n'en est pas de même des factures & des connoissemens, à moins en tout cas qu'ils ne soient aussi à ordre ; l'objection ne peut tenir contre l'usage du commerce, suivant lequel toute reconnoissance d'une facture de marchandises est réputée à ordre de sa nature, ni contre l'Arrêt ci-dessus qui l'a jugé de la sorte. Il y a même une raison de plus, & qui est décisive en faveur

de la négociation d'une facture de marchandises, étant en mer ou aux colonies; c'est que, dès l'instant du transport, les effets sont aux risques du cessionnaire : or, seroit-il juste qu'il courût les risques au profit d'autrui?

Il faut donc conclure que la négociation ou cession d'une facture de marchandises ou d'un connoissement, saisit dans l'instant celui au profit de qui elle est faite, sans attendre la tradition effective, ni qu'il soit besoin d'en faire la signification, à l'*instar* de l'endossement d'une lettre de change ou d'un billet à ordre; de maniere que les créanciers du cédant ne peuvent l'attaquer qu'en cas de fraude.

Il faut excepter néanmoins celui qui auroit vendu ces marchandises sans jour & sans terme, & à son défaut celui qui auroit prêté à la grosse sur les mêmes marchandises. Et ces deux exceptions ne dérogent nullement à la décision principale, attendu que dans l'un & l'autre cas la cession seroit nulle de plein droit, les marchandises n'appartenant pas alors au cédant, mais au vendeur ou au prêteur à la grosse jusqu'à concurrence de leur dû : c'est pour cela aussi qu'un pareil cédant seroit jugé stellionataire & punissable comme tel.

Ce qui vient d'être observé, au reste, ne regarde que la négociation ou cession, de choses négociables de leur nature par endossement, dont la tradition ne peut se faire sur le champ, autrement que par la délivrance de la police qui faisoit le titre du cédant; & c'est à quoi il faut bien prendre garde.

S'il s'agissoit d'une vente de marchandises, qu'il fût au pouvoir du vendeur de livrer incessamment comme l'ayant dans sa possession, le contrat seroit alors dans les termes du droit commun; c'est-à-dire, que l'acheteur ne seroit fait vraiment propriétaire des marchandises au préjudice des créanciers de son vendeur, qu'autant qu'il en auroit eu la délivrance & la tradition effective. Avant cela, quoiqu'il eût payé le prix de la vente, il ne seroit pas en droit de retirer les marchandises des magasins du vendeur, au préjudice de la saisie d'un créancier; parce que de la maxime, *meubles n'ont suite quand ils sont hors de la possession du débiteur*, il en résulte la proposition inverse qui est indubitable; savoir, qu'ils peuvent être saisis par ses créanciers, tant qu'ils sont encore en sa possession, quelque vente qu'il en ait faite non suivie de tradition.

En cela, au surplus, l'intérêt du commerce n'est nullement blessé, parce que c'est l'affaire de l'acheteur d'avoir payé avant que d'avoir reçu la livraison des marchandises; & qu'à l'égard du vendeur, c'est sa faute si le manquement de livraison l'empêche de toucher le prix convenu.

Cette raison répond d'avance à l'objection qu'on pourroit faire en disant, que si la livraison est nécessaire pour faire passer à l'acheteur la propriété de la chose qui est dans la possession du vendeur & sous sa main, il en doit être de même de la cession d'une facture de marchandises étant en mer ou par-tout ailleurs que dans le lieu de la demeure du vendeur, à la consignation d'un tiers, attendu qu'elles ne sont pas moins censées en la possession du vendeur; ce qui suffit pour qu'elles puissent être saisies par ses créanciers avant que le cessionnaire en ait eu la délivrance, ou qu'il ait fait signifier son transport à celui qui les a en dépôt ou à sa consignation.

En

En effet, il y a une disparité essentielle, en ce que lorsque la chose vendue, est réellement en la possession du vendeur ou sous sa main, ce vendeur ne peut souffrir du manquement ou du retardement de la livraison que par sa faute, ou par son fait, s'il n'a pas touché le prix d'avance pour l'arrangement de ses affaires; ou si l'acheteur a eu la facilité de payer avant la livraison, il doit s'imputer son trop de confiance en son vendeur. Au lieu que dans le cas d'un transport d'effets étant en mer, aux colonies, en pays étrangers, en un mot, dans un lieu autre que celui de la demeure du cédant; quoique les effets soient véritablement censés en la possession de ce cédant, il a nécessité d'admettre pour le bien du commerce & la promptitude de ses opérations, qu'au défaut de la livraison effective, qui n'est pas praticable dans l'hypothese, la remise qui sera faite au cessionnaire de la piece justificative que ces effets appartiennent au cédant, tienne lieu de tradition sans autre formalité; parce que si le cessionnaire n'avoit pas cette sûreté, il se garderoit bien de prendre un transport, dont il payeroit le prix comptant dans l'incertitude où il seroit, pendant un très-long-temps, si les effets lui seroient irrévocablement acquis ou non. Que l'on ajoute à cela, la circonstance essentielle que ce cessionnaire court les risques des effets du jour du transport, & l'on trouvera que la décision ne peut souffrir la moindre difficulté.

Enfin, s'il en étoit autrement, qu'arriveroit-il delà? C'est que tel négociant, dont les fonds seroient retenus en divers endroits éloignés, pour n'avoir pû être vendus à temps, ou autrement sans saisie, se verroit souvent dans la nécessité de manquer, faute de pouvoir se défaire d'une partie suffisante de ces mêmes fonds pour faire face à ses engagemens aux échéances. Si quelqu'un répond à cela *qu'importe*? Il n'a pas la moindre idée du commerce, ni de l'intérêt pressant qu'a l'Etat de le soutenir.

En conséquence de ce qui a été observé ci-dessus, que l'exemption de la tradition effective, ou de la formalité de la signification ne regarde que la cession des choses négociables de leur nature par voye d'endossement, il convient d'ajouter ici, pour exemple, que ce seroit autre chose, s'il s'agissoit d'un mandement donné par un négociant à un autre, d'une somme à prendre sur un tiers débiteur envers le tireur du mandement. Nul doute alors, que le porteur du mandat ne fût assujetti à la formalité de la signification, & que jusque-là, une saisie faite entre les mains de ce tiers, par quelque créancier du tireur, ne l'emportât sur le porteur de ce mandement, l'espece étant dans la cathégorie ordinaire, & n'ayant pas plus la faveur du commerce que si elle se rencontroit entre personnes hors du négoce; au moyen de quoi elle est sujette à la regle général, *simple transport ne saisit*.

Mais encore une fois, cette regle cessera & demeurera sans application, dès qu'il s'agira d'un transport d'effets négociables de leur nature par voye d'endossement ou d'ordre relativement aux observations précédentes.

La même faveur du commerce a aussi fait introduire le privilege du nantissement ou de la saisie naturelle, au profit de celui qui ayant à sa consignation des marchandises appartenantes à un négociant dont il est le commissionnaire ou correspondant, avance des sommes sur le prix de ces marchandises, ou paye des lettres de change tirées sur lui à l'occasion de ces mêmes marchandises.

Par exemple, un navire eſt adreſſé à un négociant pour en faire le déſarmement & vendre ſa cargaiſon. Il paye avant toute vente (& par conſéquent avant d'avoir aucuns deniers en main appartenans à ſon commettant,) les gages de l'équipage, les primes d'aſſurance, les ſommes empruntées à la groſſe; il acquitte de plus, ou il accepte les lettres de change que ſon commettant tire ſur lui. Nul doute que pour ſon rembourſement, il n'ait droit de retenir par ſes mains, par voye de compenſation avec privilege excluſif à tous autres créanciers, toutes les ſommes qu'il a ainſi avancées, & à plus forte raiſon s'il n'a payé qu'à meſure qu'il avoit des deniers appartenans à ſon commettant.

Cela eſt ſi naturel & ſi juſte, qu'il eſt étonnant qu'il ſe ſoit rencontré des gens aſſez chicanneurs pour diſputer la compenſation en pareil cas, de même qu'en tous autres où le négociant ſe trouvoit nanti, ſoit avant, ſoit après ſes avances, ſans avoir les mains liées par aucune ſaiſie. Auſſi ont-ils ſuccombé tout autant de fois qu'ils ont eu la témérité d'élever la queſtion.

Il eſt même des pays, comme en Hollande, où pour la preuve du nantiſſement, il ſuffit de repréſenter la clef du magaſin où ſont les marchandiſes; tant les opérations qui produiſent la circulation vive du commerce, ſont favorables & méritent d'être protégées.

Ou faite ſous ſeing privé. Cette partie de l'article priſe ſéparément & à la lettre, ne peut qu'embarraſſer: car enfin pourquoi ne ſeroit-il pas permis d'acheter un vaiſſeau par acte ſous ſignatures privée, tandis que tous les autres contrats maritimes peuvent être faits dans cette forme, tels que ſont les charte-parties, les emprunts à la groſſe, les connoiſſemens & les polices d'aſſurances?

Si l'on objecte que l'article ne déclare pas nulle préciſément la vente d'un navire par ſous ſeing privé, je réponds que c'eſt le décider équivalemment, s'il eſt vrai qu'en aucun temps une telle vente ne puiſſe préjudicier aux créanciers du vendeur comme l'article ſemble le dire.

Cela me feroit penſer qu'il y a omiſſion dans l'article, & qu'avant ces mots, *ou faite ſous ſeing privé*, il faudroit ſuppoſer ceux-ci, *qu'elle ſoit pardevant notaires*, de maniere que je voudrois lire l'article comme s'il étoit conçu en ces termes.

La vente d'un vaiſſeau étant en voyage, qu'elle ſoit pardevant notaires, *ou faite ſous ſeing privé, ne pourra préjudicier aux créanciers du vendeur.*

Par-là, en bornant ſa diſpoſition au ſeul cas de la vente du navire étant en voyage, non-ſeulement c'eſt ne lui faire dire que ce que vraiſemblablement, il a voulu dire; mais encore c'eſt le débarraſſer d'une déciſion iſolée & diſparate, qui ne ſignifie rien, ou qui va trop loin, & qui ne peut s'aſſortir avec l'article précédent.

En effet, ſi ces mots, *ou faite ſous ſeing privé*, ſignifient ſimplement que la vente ſous ſignature privée d'un navire, quoique n'étant pas au voyage, ne peut de ſa nature préjudicier aux créanciers du vendeur, c'eſt ne rien ajouter à l'article précédent, dont la déciſion porte même ſur la vente pardevant notaires.

Et ſi, d'un autre côté, ils ſignifient que la vente ſous ſeing privé ne pourra jamais en aucun temps, nuire aux créanciers du vendeur, c'eſt une déciſion

irréguliere en elle-même, & qui de plus eſt inconciliable avec celle de l'article précédent, aux termes duquel l'acheteur du navire purge les dettes, en lui faiſant faire un voyage en mer ſous ſon nom & à ſes riſques; ce qui doit convenir néceſſairement à la vente ſous ſeing privé comme à celle qui eſt faite pardevant notaires.

Dans ces circonſtances, ſi l'on ne veut pas reſtituer l'article de la maniere ci-deſſus propoſée, pour le reſtreindre au ſeul cas de la vente d'un navire au voyage, & s'il faut abſolument le prendre tel qu'il eſt, il vaut encore mieux regarder comme inutiles ces mots; *ou faite ſous ſeing privé*, que de les rendre contradictoires avec l'article précédent. C'eſt-à-dire, qu'il conviendra de ne leur faire rien ſignifier autre choſe, ſinon que la vente ſous ſeing privé, ne pourra par elle-même & de ſa nature, préjudicier aux créanciers du vendeur, & d'ajouter enſuite; mais cette vente quoique ſous ſeing privé, aura ſon effet comme celle pardevant notaires, ſi relativement à l'article précédent, l'acquéreur fait faire un voyage en mer au navire, ſous ſon nom & à ſes riſques. La raiſon eſt qu'alors il aura fait ce qui lui eſt preſcrit pour purger les dettes de ſon vendeur, & qu'il eſt inutile d'examiner après cela le titre de ſon acquiſition, attendu que dans le principe il ne pouvoit rien opérer contre les créanciers quoique pardevant notaires; & qu'après le voyage en mer l'acquéreur n'a plus beſoin de produire ſon titre, ſa déclaration au greffe de l'Amirauté & les expéditions priſes ſous ſon nom formant le ſeul titre capable de le mettre à couvert des pourſuites des créanciers de ſon vendeur.

Tout ce qu'ils peuvent exiger de lui, après cette formalité remplie de ſa part, c'eſt que, ſur les ſaiſies qu'ils auront faites entre ſes mains, il faſſe preuve, ou par ſon contrat d'acquiſition quittancé, ou par une quittance à part, ou enfin par un compte réglé ou à régler avec ſon vendeur, qu'il lui a payé le prix de l'acquiſition. Et leur droit me paroît tellement borné à cela, que je ne doute nullement que l'acquéreur ne fût également en voye de décharge quoiqu'il n'auroit aucun titre d'acquiſition à produire, pour avoir acheté le navire verbalement.

Car enfin, je le répete, qu'importe de quelle maniere il ait fait l'acquiſition, dès qu'un contrat, même pardevant Notaires, ne pouvoit dans le principe le garantir des dettes de ſon vendeur, & que pour les purger il falloit néceſſairement qu'il fit faire un voyage au navire ſous ſon nom & à ſes riſques; qu'à cette fin il déclarât par un acte au Greffe de l'Amirauté, que le navire lui appartenoit, comme l'ayant acquis, & qu'en conſéquence il prît les expéditions du navire ſous ſon nom?

Puiſqu'il ne peut purger les dettes de ſon vendeur qu'en obſervant ces formalités, il eſt donc évident qu'il n'a beſoin que de prouver qu'il les a effectivement remplies, pour être à couvert de toute recherche, de quelque maniere qu'il ait acquis le navire, ſoit verbalement, ſous ſeing privé, ou par acte devant Notaires, & qu'il ne reſte plus alors aux créanciers du vendeur, que la voye de ſaiſir entre ſes mains pour l'obliger au payement du prix de l'achat, s'il ne juſtifie pas l'avoir payé.

Concluons donc que ces mots de l'article, *ou faite ſous ſeing privé*, ne peuvent avoir d'effet qu'au cas que l'acquéreur ait manqué d'uſer de la pré-

caution portée par l'article précédent; & que lorſqu'il l'a priſe il eſt parfaitement en regle & à couvert de toutes pourſuites de la part des créanciers, comme ayant donné à ſon acquiſition le dégré d'authenticité, auquel ſeul l'Ordonnance a attaché, en vente volontaire, le privilege de purger les dettes du vendeur.

Il eſt entendu au reſte que cet article & le précédent ne concernent que les créanciers du vendeur au temps de la vente, & nullement ceux qui ne le ſont devenus que depuis. Cette remarque eſt ſi ſimple & ſi naturelle, qu'on ſe ſeroit abſtenu de la faire, ſi dans le monſtrueux procès dont il a été parlé ci-deſſus fait au ſieur Denis, ſes parties adverſes n'avoient pas eu l'imprudence de conteſter, quoique leurs créances n'euſſent été formées que plus de neuf mois après les ceſſions faites audit ſieur Denis.

ARTICLE IV.

TOUS navires ſeront jaugés, incontinent après leur conſtruction, par les gardes jurés ou prud'hommes du métier de charpentier, qui donneront leur atteſtation du port du bâtiment, laquelle ſera enregiſtrée au Greffe de l'Amirauté.

IL eſt néceſſaire de connoître la jauge; c'eſt-à-dire, la capacité & le port d'un navire.

1°. Parce que le congé ou paſſe-port en doit faire mention. Article 3, tit. 10, livre premier.

2°. Parce que la charte-partie en doit tout de même faire mention. Art. 3, tit. 1, liv. 3; à l'effet de rendre le maître reſponſable des dommages & intérêts, ſi dans la déclaration qu'il a faite du port de ſon bâtiment il a excédé d'un quarantieme & au-delà. Art. 4 & 5, tit. 3 du même liv. 3.

3°. Parce qu'il y a pluſieurs droits dûs par les navires, tant François qu'étrangers, à proportion de leur grandeur ou capacité; & qu'à l'égard des vaiſſeaux étrangers, il y a outre l'ancrage, le droit de 50 ſols, ou cent ſols par tonneau.

Autant un maître de navire eſt ſoigneux d'en déclarer au juſte le port, & même de l'augmenter lorſqu'il le frete, autant eſt-il attentif à le diminuer lorſqu'il en fait la déclaration pour le payement des droits. Et parce qu'en cela il commet une fraude, il ſeroit naturel qu'il y eût un Réglement pour y remédier, en l'aſſujettiſſant à une amende proportionnée au nombre de tonneaux dont il auroit fait ſouſtraction dans ſa déclaration, dès que l'infidélité iroit au-delà du quarantieme.

Dans la pratique, quelque fraude qu'il ait commiſe dans ſa déclaration, il eſt quitte, en étant convaincu, pour payer les droits dûs ſuivant le véritable port du navire, avec une légere amende relativement à l'Ordonnance de ce Siege en forme de Réglement du 3 Décembre 1740; & ce n'eſt pas aſſurément le moyen de corriger l'abus: au lieu que s'il étoit ſujet à une amende proportionnée à la fauſſeté de ſa déclaration, il ne s'y expoſeroit

pas. Il eſt pourtant vraie que rien n'empêche les Juges de proportionner l'amende à la qualité de la prévarication.

Cet article veut que tout navire ſoit jaugé auſſi-tôt après ſa conſtruction, & il ajoute que l'atteſtation du port du bâtiment ſera enregiſtrée au Greffe de l'Amirauté. C'eſt pour ſervir de regle tant pour le premier voyage du navire que pour tous ceux qu'il pourra faire dans la ſuite, n'étant pas naturel de jauger un navire chaque voyage qu'il fait. A cette fin le Greffier, après l'enrégiſtrement, en donne ſon certificat au dos du billet de jauge, lequel fait foi dans toutes les Amirautés du Royaume. Il ſeroit pourtant de la regle que le certificat fût légaliſé par le juge.

La raiſon pour laquelle le billet de jauge fait foi, eſt que le jaugeur eſt un homme public, comme étant revêtu à cette fin d'une commiſſion, ou de M. l'Amiral ou de l'Amirauté, enregiſtrée au Greffe après ſerment par lui fait de remplir fidélement ſes fonctions. On comprend par-là qu'il n'y a point ici de gardes jurés ou prud'hommes du métier de charpentier, pour jauger les navires, & en conſéquence, que c'eſt le jaugeur public qui ſeul en a le droit à l'excluſion de tous charpentiers, contre la diſpoſition de cet article, qui a dû ceſſer après tout, dès le moment qu'il y a eu un jaugeur juré nommé par M. l'Amiral, ſuivant la faculté attribuée en général à ſa charge, par l'article 4, titre premier, livre premier, de nommer toutes perſonnes dont les fonctions ſont relatives au payement de ſes droits & à la police.

Le premier Janvier 1709, M. le Comte de Toulouſe, établit le nommé Marlot, en qualité de jaugeur des navires en ce port. On ne ſait point ſi c'eſt le premier qu'il ait nommé; mais depuis ce temps-là les jaugeurs ont réguliérement été à la nomination de M. l'Amiral, à la charge de faire enregiſtrer leur commiſſion à l'Amirauté, & d'y faire le ſerment requis. Le jaugeur actuel n'a pourtant qu'une commiſſion proviſionnelle des Officiers de l'Amirauté, du conſentement de M. l'Amiral, à cauſe que cette place eſt peut recherchée.

Le billet de jauge fait donc foi de quelque Amirauté que ſoit le jaugeur, pourvu qu'il paroiſſe avoir été enregiſtré au Greffe de l'Amirauté du lieu où la jauge a été faite. Mais comme il a été obſervé, il ſeroit de la regle que les ſignatures du jaugeur & du Greffier fuſſent légaliſées par le Juge, pour être authentique dans une autre Amirauté.

A l'égard des navires étrangers, on ne s'arrête point à la jauge qui aura été faite dans le pays étranger. Ils doivent être jaugés au premier port de France où ils arrivent. Réglement du 13 Juin 1709, au ſujet du droit d'ancrage ; & alors le billet de jauge enregiſtré leur ſert comme aux navires François, pour tous les voyages qu'ils font. Cependant comme on pourroit plus aiſément ſubroger un navire à un autre, en pays étranger qu'en France, pour y adapter un billet de jauge donné pour un autre navire du même nom, ſur le moindre ſoupçon, on eſt en droit de faire jauger le navire ſoupçonné ; mais ce ne ſera aux frais du maître ou capitaine, qu'autant que la nouvelle jauge le convaincra de fraude.

Il y aura auſſi lieu à une nouvelle jauge tant des navires François qu'étrangers, toutes les fois que le billet de jauge ne ſera pas repréſenté ; même Réglement du 13 Juin 1709 ; & ce ſera alors ſans diſtinction, au frais du

capitaine. Il pourra auſſi lui demander une nouvelle jauge s'il croit que la premiere eſt trop forte, & en ce cas ce ſera aux frais de qui il appartiendra.

Ces frais ſont fixés par le Réglement de ce ſiege dont il a déjà été parlé du 3 Décembre 1740, ſavoir pour les bâtimens au-deſſus de 10 tonneaux juſqu'à 30, à 15 ſols; pour ceux de 30 à 60 tonneaux, à 1 liv. 10 ſols; pour ceux de 60 à 100 tonneaux, à 40 ſols, & pour ceux de 100 tonneaux & au-deſſus ſans diſtinction, à 3 livres. Ceux de 10 tonneaux & au-deſſous ne payent rien.

ARTICLE V.

POUR connoître le port & la capacité d'un vaiſſeau, & en régler la jauge, le fond de cela qui eſt le lieu de la charge, ſera meſuré à raiſon de quarante-deux pieds cubes pour tonneau de mer.

LA maniere de jauger un navire eſt ici marquée. Ce n'eſt que le fond de cale qui eſt le lieu ordinaire de la charge, qu'il faut meſurer & non l'entrepont, quoiqu'on y place ſouvent des marchandiſes, parce qu'il eſt naturellement réſervé pour les rechanges du navire, & les beſoins de l'équipage. Cependant notre Réglement aſſujettit l'entrepont à la jauge; mais comme il veut en même-temps que ſur la totalité de la jauge il ſoit déduit un dixieme; par événement, c'eſt tout comme ſi l'on ne le meſuroit pas. Quant aux bâtimens du port de Marans, par une exception particuliere, il eſt ordonné au jaugeur de déduire un cinquieme de leur véritable jauge, enſorte qu'un bâtiment de vingt tonneaux n'eſt jaugé que pour ſeize.

La capacité ou le port d'un vaiſſeau, ſe regle par le nombre de tonneaux, qu'il peut porter. On dit, ce navire eſt de 20, 60, 100, 200, 400 tonneaux, &c. Et pour déterminer le nombre de tonneaux qu'il peut porter, on meſure l'eſpace de ſon fond de cale en le réduiſant en pieds cubes.

C'eſt la regle la plus ſûre, ou en tout cas la ſeul praticable, quoiqu'elle ſoit quelquefois fautive, à raiſon des différentes manieres de conſtruire les navires, qui exigent auſſi différentes opérations pour la réduction juſte en pieds cubes; & tous les jaugeurs ne ſont pas également en état de varier leurs combinaiſons avec préciſion. On les auroit peut-être un peu plus habiles ſi leurs ſalaires n'étoient pas auſſi modiques.

D'ailleurs tous les pieds cubes d'un vaiſſeau effilé ou de conſtruction qui ſe termine en pointe de l'avant à l'arriere, ne tournent pas à compte pour la charge comme ceux d'un navire de figure quarrée ou approchante; & c'eſt à quoi on ne fait pas toujours aſſez d'attention. C'eſt pour cela auſſi que les jauges d'un même navire different quelquefois aſſez conſidérablement ſuivant que les jaugeurs ſont plus ou moins exacts ou équitables.

Pour la jauge ou meſure, à l'effet de regler le payement du droit de fret du tonneau dû par les étrangers, voir l'Ordonnance des fermes du mois de Juillet 1681, titre du droit de fret, & les Arrêts du Conſeil des 19 Avril 1701, & 15 Juillet 1704.

Pour ce qui eſt au fonds de ce droit de fret du tonneau, & comment il a été établi, voir *infrà*, l'article premier, titre premier des charte-parties, livre ſuivant.

Comme la navigation ſur le Ponant à vraiſemblablement commencée par les Bordelois; que leur maniere de régler le fret auſſi-bien que la portée des mariniers étoit par tonneau, ſuivant qu'il réſulte des articles 8 & 16, des jugemens d'Oleron ; & qu'enfin pour fixer le tonneau ils employerent d'abord quatre barriques de vin, de 500 peſant ou environ chacune, parce que c'étoit la denrée dont ils faiſoient le plus grand débit, il y a apparence que c'eſt d'eux qu'on a emprunté l'uſage de compter le port d'un navire par tonneaux, & de régler le tonneau à 2000 de peſanteur en prenant pour guide le tonneau de vin compoſé de 4 barriques de 500 peſant chacune.

Mais parce que toutes les marchandiſes ne ſont pas d'un poids égal ou approchant eu égard à leur volume; il a paru juſte dans la ſuite de déterminer le tonneau, non préciſément à 2 milliers de peſanteur; mais à raiſon de l'encombrement ou eſpace occupé par les marchandiſes. En quoi toutefois on a encore pris pour modele les 4 barriques faiſant le tonneau Bordelois ; c'eſt-à-dire, que l'on a calculé l'eſpace occupé par quatre barriques ; & l'on a trouvé qu'il donnoit les 42 pieds cubes, qui, aux termes de cet article doivent compoſer le tonneau de mer.

Les Rochellois ont auſſi de tout temps pratiqué la meſure des Bordelois pour le tonneau, & la preuve en réſulte de ce qu'ils ont toujours mis tout de même, quatre barriques au tonneau. Mais ils ont fait plus, ils ont trouvé la réduction du tonneau en pieds cubes, comme le prouve l'ancienne meſure de leur boiſſeau, qui eſt exactement d'un pied cube, & dont ils ont réglé qu'il en falloit 42 pour faire le tonneau de bled, égal au tonneau de mer.

Les Flamands, les Anglois & les Hollandois, comptent par leſt ou laſt. Le laſt vaut deux tonneaux chez les premiers, & deux tonneaux & demi chez les Hollandois.



ARTICLE VI.

SERONT tenus les Officiers de l'Amirauté, à peine d'interdiction de leur charge, de faire tous les ans au mois de Décembre, un état de tous les vaiſſeaux appartenans aux bourgeois de leur reſſort, qui contiendra leur port, âge, qualité & fabrique, avec le nom des propriétaires, & de l'envoyer aux Secretaire d'Etat ayant le département de la Marine.

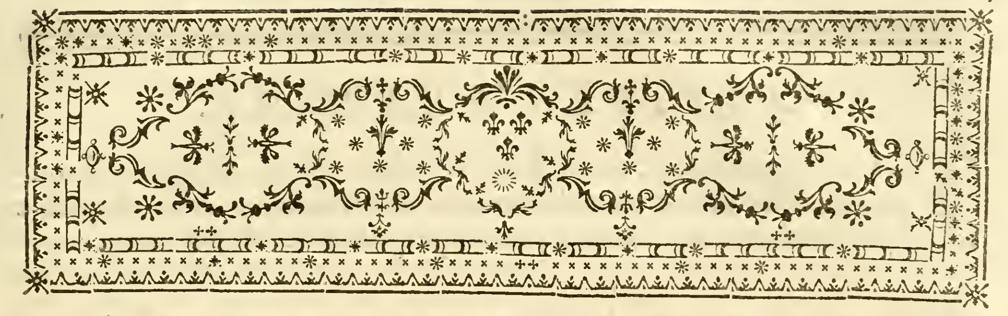
CE qui eſt preſcrit par cet article avoit déjà été ordonné par l'article 441, de l'Ordonnance de 1629, & dans un plus grand détail. Comme ce qu'on appelle aujourd'hui les Commiſſaires aux Claſſes ou de la Marine dans les ports du commerce, n'étoient alors que de ſimples commis, ſubordonnés aux Officiers de l'Amirauté; c'eſt la raiſon pour laquelle les Officiers de l'Amirauté toujours en correſpondance avec le Secretaire d'Etat, ayant le département de la Marine, étoient chargés de lui envoyer tous les ans, au mois de Décembre, l'état de tous les vaiſſeaux de leur reſſort.

Les choſes ayant changé depuis, ce ſont aujourd'hui ces Commiſſaires qui ſont chargés de ce ſoin à la place des Officiers de l'Amirauté.

Ce n'eſt plus qu'à M. l'Amiral que les Officiers d'Amirauté envoyent des états de vaiſſeaux; mais c'eſt pour un autre motif. Ces états qui s'envoyent tous les mois ſont pour conſtater le nombre des vaiſſeaux, tant François qu'étrangers, qui entrent dans le port & qui en ſortent.



TITRE

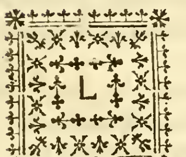


LIVRE TROISIEME.

Des Contrats Maritimes.

TITRE PREMIER.

Des Charte-parties, Affrétemens ou Noliſſemens.



LA convention pour le louage d'un vaiſſeau, eſt appellée ſur les côtes de l'Océan, charte-partie ou affrétement, & noliſſement ſur celles de la Méditerranée.

Charte-partie, eſt un terme qu'on a adapté particulierement à la marine, pour déſigner le contrat de louage d'un navire, quoiqu'anciennement ce fût un terme commun à tous les contrats non-tranſlatifs de propriété dont il étoit fait écriture. Comme on ne délivroit point alors d'expéditions de ces actes aux parties à raiſon du peu de durée des engagemens qu'elles y contractoient, l'uſage étoit d'en couper les originaux en long du haut au bas, & de les remettre aux parties qui gardoient chacun leur moitié; & quand il s'agiſſoit de vérifier ſi la convention avoit été fidélement exécutée, on raſſembloit les deux moitiés pour en juger. Boërius *decis* 105, n. 7 & 8, *fol.* 192, dit l'avoir vu ſonvent pratiquer de la ſorte, & que cet uſage étoit fréquent parmi les peuples de l'Aquitaine & les Anglois. *Per medium*, dit-il. *Charta incidebatur, & ſic fiebat charta partita.*

Cet uſage a paſſé, & cependant ce terme, *charte-partie*, a été conſervé, mais pour exprimer ſeulement la convention concernant le louage d'un vaiſſeau que l'on a rendue en latin par ces mots : *noticæ rationis dividuum folium.*

Affrétement, *affréter*, vient du fret, bailler ou prendre à fret, comme, *accenſement*, *accenſer*, vient de cens, bailler ou prendre à cens.

Suivant l'Auteur des notes, ſur la juriſdiction de la marine, art. 17, p. 414, ces termes, *fret*, *frétement*, *affrétement*, ſont dérivés du mot latin *fretum*, ou du verbe *fero*. En Italien on dit, *affretare* pour hâter, *in freta* à la hâte; *fretelloſo*, qui répond à *feſtinus*, *celer*, pour exprimer ſans doute que l'affrétement exige une prompte expédition.

ARTICLE PREMIER.

TOUTE convention pour le louage d'un vaisseau, appellée charte-partie, affrétement ou nolissement, *sera rédigée par écrit*, & passée *entre les marchands & le maître, ou les propriétaires du bâtiment.*

SERA *rédigée par écrit;* c'est-à-dire, sous signature privée, aussi-bien que pardevant notaires. Par Edit du mois de Décembre 1657, il avoit été créé dans chaque Siege d'Amirauté deux offices de Notaires-Greffiers, pour recevoir les charte-parties, & tous autres contrats maritimes, à l'exclusion de tous autres Notaires, &c. Mais cet Edit demeura sans exécution, sans doute comme trop préjudiciable au commerce. Pour ce qui est du droit de contrôle des charte-parties, voir les observations sur le préambule de cette Ordonnance *in fine.*

C'est uniquement, au reste, pour la sûreté des parties, que les polices d'affrétement ou de chargement doivent être rédigées par écrit. Il n'est pas douteux, en effet, que la convention ne soit aussi valable, étant faite verbalement que par écrit, à cela près que la preuve par témoins ne pourra être reçue que jusqu'à la somme de 100 liv. aux termes des Ordonnances de Moulins, & de 1667; & que si la somme excéde 100 liv. il n'y aura de ressource que dans le serment de la partie qui niera la convention.

Dès qu'il s'agit d'un affrétement un peu considérable, soit pour la totalité du bâtiment, soit pour partie, au tonneau ou au quintal, on ne manque jamais d'en dresser une charte-partie; mais pour les petits bâtimens qui ne vont que d'un lieu à l'autre, dans la même Amirauté, sur-tout, la convention n'est que verbale. Ces sortes d'expéditions sont trop courtes & trop promptes pour prendre d'autres précautions que celle de donner au patron de la barque une facture, ou plutôt une note des choses qui y sont chargées; ou si le chargement est pour le compte d'une tierce personne, on remet au patron une lettre de voiture adressée à ce tiers, laquelle lettre contient l'énumération des effets chargés, & la somme qu'il faut payer au patron pour son fret.

Cette lettre de voiture, qui fait le titre commun du chargeur, du patron & de la personne à qui les marchandises sont envoyées, tient lieu de charte-partie, de connoissement & de facture de chargement. Le patron est obligé de remettre les marchandises énoncées dans la lettre de voiture, comme s'il l'avoit souscrite, & elle est aussi son titre pour l'autoriser à demander le payement de son fret : tout cela se fait uniment & de bonne foi, & l'on ne voit point de procès s'élever à ce sujet.

Entre les marchands & le maître, &c. on comprend que c'est au propriétaire du navire ou du bâtiment qu'il appartient spécialement de l'affréter, puisque c'est son bien propre; & si le maître a droit aussi de l'affréter, ce n'est qu'au nom du propriétaire en qualité de son Procureur né. Or comme tous les pouvoirs du Procureur ou Mandataire cessent ou sont suspendus, lorsque le mandant est sur le lieu, il s'ensuit que le maître ne peut affréter dans le lieu

de la demeure du propriétaire que de ſon aveu : c'eſt auſſi la diſpoſition de l'article ſuivant.

Les charte-parties, ſur-tout celles à cueillette, ſe font ordinairement par le miniſtere des courtiers conducteurs des maîtres de navires, ſoit François ou Etrangers. Lorſque le maître ne ſait pas ſigner, le courtier ſigne pour lui, & le maître eſt engagé par-là comme s'il eût ſigné. La foi publique l'exige de la ſorte, quoique ces courtiers ne ſoient pas établis en titre d'office, mais ſeulement par commiſſion de M. l'Amiral, parce qu'ils ont ſerment à juſtice, ce qui les rend officiers publics en cette partie. Ainſi la charte-partie qu'ils ont faite, eſt le titre commun du maître & des affréteurs, contre lequel on n'eſt pas plus redevable à propoſer aucune autre convention, ſuppoſée faite avant ou après, que contre tout autre acte par écrit.

Ces courtiers, comme il vient d'être obſervé, ſont au ſervice des patrons étrangers comme des françois, à l'effet de quoi il en eſt parmi eux qui entendent les langues étrangeres. Ils peuvent donc leur procurer un fret pour leur retour, ſoit qu'ils s'en retournent directement chez eux, ſoit qu'ils veuillent toucher à quelqu'autre Port de France en s'en allant, & cela ſans conſidérer s'il y a d'autres bâtimens françois ou non, ſur leſquels on puiſſe charger les marchandiſes deſtinées pour le même Port françois. La réciprocité du commerce entre les nations amies (& toute nation eſt amie lorſqu'on eſt en pleine paix avec elle) l'a exigé de la ſorte; en quoi on s'eſt éloigné par les traités de paix & de commerce, des anciennes loix du Royaume, qui enjoignoient aux marchands d'affréter les navires françois par préférence à ceux des étrangers, avec défenſes d'en louer tant qu'ils en trouveroient de la nation : Déclaration du Roi Louis XII, de l'année 1504. Celle de Charles IX, du 8 Février 1567, avoit fait défenſes aux françois » de fréter dans les Ports de France » aucun navire étranger, & à tous étrangers de charger ès-dits Ports aucunes » marchandiſes de France que ſur les vaiſſeaux françois; » ce qui avoit encore été confirmé par Arrêt du Conſeil d'Etat du 5 Octobre 1617, conforme à un Arrêt du Parlement de Rouen du 10 Juin de la même année 1617, & encore par l'art. 442 de l'Ordonnance de 1629 : cela s'obſervoit pareillement en Angleterre, en Eſpagne, & dans les villes Anſéatiques, ſuivant l'auteur des notes ſur la juriſdiction de la marine, art. 17, n. 5, p. 415.

Depuis ce temps-là, en Angleterre, on avoit renoncé à la rigueur de cette police, mais on y revint ſous Cromwel; cet heureux ſcélérat qui, après s'être affermi dans ſon uſurpation, ayant formé le projet d'élever le commerce des Anglois ſur les ruines de celui de toutes les autres nations, imagina le fameux acte de navigation du 9 Octobre 1651, ſuivant lequel tout commerce étoit interdit en quelque ſorte aux vaiſſeaux étrangers dans les ports d'Angleterre, puiſqu'il étoit défendu d'y apporter des marchandiſes ou des denrées qui ne ſeroient pas des productions du pays d'où les vaiſſeaux ſeroient partis (ce qui regardoit plus particulierement les Hollandois); qu'à l'égard des marchandiſes permiſes, elles étoient chargées de droits exhorbitans. Et qu'enfin la navigation de port en port, étoit abſolument réſervée aux vaiſſeaux Anglois; & ce Réglement auſſi injuſte qu'ambitieux, Cromwel le fit même exécuter par proviſion, de l'aveu du Parlement.

Il n'acquit néanmoins force de loi, qu'après que Charles II l'eût revêtu du

fceau de l'autorité Royale, & qu'il eût été folemnellement approuvé au Parlement le 23 Septembre 1660.

Les chofes n'ont pas changé depuis, & delà ce prodigieux accroiffement du commerce & des forces maritimes des Anglois; delà auffi cet orgueil qui leur a perfuadé qu'ils pouvoient tout ofer, au mépris des loix les plus facrées.

On auroit pu en France leur interdire également tout commerce; mais à moins de vouloir rompre ouvertement avec eux, ce que les circonftances ne permettoient pas alors, il auroit fallu étendre l'interdiction à tous les étrangers; & c'eft ce que la juftice ne permettoit pas plus que l'état de notre navigation. Le Roi fe contenta donc, pour compenfer en quelque forte les avantages du commerce des étrangers fur le nôtre, d'établir un droit de fret de 50 fols par tonneau fur tout vaiffeau étranger venant dans les ports du Royaume pour y trafiquer, & des droits fur chaque efpece de marchandifes qu'ils y apporteroient, avec interdiction de quelques-unes.

Ce droit de 50 fols par tonneau * fut établi par une Déclaration du Roi du 20 Juin 1659, confirmé enfuite par divers Arrêts du Confeil, entr'autres par celui du 3 Mai 1664, par l'Ordonnance des fermes du mois de Juillet 1681, & par autre Arrêt du Confeil du 19 Avril 1701; il eft toujours refté fur ce pied là jufqu'à la Déclaration du Roi du 24 Novembre 1750, qui, fur le même principe de fon établiffement, l'a doublé en le portant à cent fols, ce qui ne fuffit pas encore pour remplir l'objet qu'on s'eft propofé au moins pour ce qui concerne la navigation de port en port.

A peine ce droit de 50 fols par tonneaux étoit-il formé, qu'il fut décidé, par Arrêt du Confeil du 16 Février 1663, en faveur des Hollandois, qu'ils ne le payeroient qu'une fois chaque voyage, en fortant des ports du Royaume & non en y entrant; & à l'égard des navires chargés de fel, qu'ils ne payeroient que 25 fols au lieu de 50 fols: même faveur accordée aux Danois par autre Arrêt du 20 Avril de la même année.

L'exemption du droit fut enfuite accordée en plein aux Hollandois par les traités de Rifwick & Utrecht, excepté feulement la navigation de port en port; ce qui après avoir été confirmé par Arrêt du Confeil du 30 Mai 1713, fut encore renouvellé par le traité de commerce du 21 Décembre 1739: traité le plus avantageux pour eux qu'ils euffent jamais fait avec la France.

Mais leur conduite ayant engagé le Roi à révoquer ce traité, par Arrêt du Confeil du 31 Décembre 1745, ils ont perdu leur exemption; & néanmoins Sa Majefté a bien voulu de temps à autre les difpenfer du payement du droit, même depuis qu'il a été porté à cent fols par la Déclaration du 24 Novembre 1750.

Les Anglois à qui, par l'Ordonnance du 6 Septembre 1701, ** il avoit été défendu d'apporter en France des marchandifes fur d'autres vaiffeaux que fur des bâtimens François, non-feulement furent relevés de cette efpece d'interdiction, mais encore furent affranchis de ce droit de fret du tonneau par l'art. 11 du traité de commerce conclu avec eux à Utrech le 11 Avril 1713. Mais les guerres furvenues depuis, leur ont fait perdre cette exemption qu'ils n'ont pû recouvrer dans la fuite.

* Voyez la quarante-fixieme Lettre de l'Obfervateur Hollandois, pag. 43.

** Obfervateur Hollandois, Lettre dix-neuf, pag. 50.

Les Suédois l'ont acquise par la convention signée à Versailles le 25 Avril 1741, & elle a été confirmée aux Danois par le traité du 23 Août 1742, article 6; mais avec cette exception, que si les uns & les autres chargent des marchandises dans un port de France, pour les transporter dans un autre du Royaume, ils seront sujets aux droits, ainsi qu'il a été réglé, est-il dit, pour les villes Anséatiques.

C'est ce qu'on appelle naviger de port en port, ce qu'aucun étranger exempt en général du droit du fret du tonneau, n'a jamais pu faire sans être assujetti à le payer.

La Déclaration du Roi du 24 Novembre 1750, qui a fait monter ce droit à cent sols, porte que c'est sans déroger à l'exemption accordée à certaines nations par des traités particuliers.

Aujourd'hui cela ne désigne plus que les Suédois, les Danois, & les villes Anséatiques. Si les Hollandois ne payent pas le droit non plus actuellement, ce n'est que par une dispense provisionnelle qui peut cesser à chaque instant.

Du reste, lorsque les traités sont limités pour un certain temps, l'exemption cesse à l'expiration du terme; & enfin il ne faut pas oublier qu'il n'y a plus d'exemption dès qu'il est question du cabotage de port en port. Alors le droit de fret du tonneau est dû dans chaque port où les navires étrangers vont charger ou décharger des marchandises, conformément à l'Ordonnance des fermes du mois de Juillet 1681, qui sur cela n'a jamais souffert de variation, si ce n'est que, au lieu que dans ce temps-là, le droit n'étoit que de 50 sols, il est aujourd'hui à cent sols par tonneau.

En cette partie tous les étrangers sont donc d'égale condition, & sur cela bien des gens pensent qu'il en devroit être de même de la navigation simple d'un port étranger à un port de France, pour retourner en droiture à un port aussi étranger; c'est-à-dire, qu'il faudroit, ou que tous les étrangers payassent le droit sans aucune exception, ce qui seroit le mieux, ou qu'ils en fussent aussi tous exempts. Car enfin, disent-ils, toute préférence donnée à une nation étrangere, ne peut qu'être préjudiciable au commerce, parce que, excluant la concurrence des autres nations, elle met celles qui sont privilégiées en état de régler le prix de leurs marchandises & du fret comme il leur plaît: cela paroît en effet assez sensible pour mériter attention.

ARTICLE II.

LE maître sera tenu de suivre l'avis des propriétaires du vaisseau quand il affrétera dans le lieu de leur demeure.

IL est bien juste que le maître suive l'avis du propriétaire du vaisseau lorsqu'il affrétera dans le lieu de la demeure de ce propriétaire, puisque c'est sa chose. Que dans l'absence du propriétaire, le maître ait droit d'affréter, cela n'est pas douteux, puisqu'il est procureur né du propriétaire, lequel est censé lui avoir donné tout pouvoir en cette partie. Mais quand le propriétaire est présent, lui eût-il ci-devant donné un pouvoir général par écrit, ce pouvoir

eſt ſuſpendu de plein droit tant que le propriétaire ſera ſur le lieu ; de maniere que ſans ſon aveu, le maître ne peut faire un affrétement valable. *Idem*, art. 58 de l'Ordonnance de la Hanſe Teutonique : la diſpoſition contraire de l'article 4, chapitre 18 du Guidon, eſt donc tout-à-fait irréguliere.

C'eſt-à-dire, que le propriétaire pourra alors faire caſſer l'affrétement, & en faire un autre de ſon chef, s'il n'a approuvé celui du maître tacitement ou formellement, ce qui dépend des circonſtances.

On peut oppoſer à la vérité que l'article précédent ſemble autoriſer l'affrétement du maître ſans le concours des propriétaires, en ces termes, *entre les marchands & le maître, ou les propriétaires du bâtiment*, & que quand celui-ci enjoint au maître de ſuivre l'avis des propriétaires, cela ne doit s'entendre que pour ſa ſûreté, ſans qu'on en puiſſe faire réſulter la nullité de l'affrétement fait par le maître ſeul, puiſque l'article ne la prononce pas.

Mais cette interprétation n'eſt pas admiſſible, comme étant contraire aux principes du droit, & même aux articles de notre Ordonnance, qui défendent pareillement au capitaine de faire ſon équipage, & de prendre de l'argent à la groſſe ſur le navire, ſans l'aveu des propriétaires, lorſqu'ils ſont ſur le lieu. Or dira-t-on que dans ces deux derniers cas, il n'eſt queſtion tout de même que de la ſûreté du capitaine ſans toucher à la validité du contrat ?

Cependant ſous prétexte que le maître aura affrété ſans le conſentement exprès du propriétaire étant ſur le lieu, & qu'ainſi ce propriétaire pourra déſavouer l'affrétement, l'affreteur n'eſt pas moins obligé d'exécuter la charte-partie, que le propriétaire eſt cenſé approuver, ne la déſavouant pas. Et ſi l'affréteur craint un déſaveu dans la ſuite, c'eſt à lui à aller trouver le propriétaire pour le faire expliquer ſur le ſort de la charte-partie ; ſans quoi il prend ſur lui le riſque de l'événement : ce n'eſt pas le cas de dire que l'engagement n'eſt pas ſynallagmatique, il a dû ſavoir ce qu'il faiſoit. Il en eſt à ſon égard comme de celui qui a contracté avec une femme mariée ſans l'autoriſation de ſon mari ; quoique la femme ne ſoit pas de ſon côté engagée valablement, elle & ſon mari approuvant le contrat dans la ſuite, ne ſont pas moins en droit de forcer celui qui a contracté avec elle de remplir ſon engagement : Commentaire ſur la Coutume de la Rochelle, art. 23, n. 38.

Tout cela me paroît indubitable s'il s'agit d'un vaiſſeau deſtiné pour un voyage de long cours ; & j'en dis autant auſſi d'un navire qui ne fait que le cabotage ; qu'il n'y ait qu'un propriétaire, ou qu'il y en ait pluſieurs, bien connus pour tels, s'ils ſont tous ſur le lieu ou faiſant le plus grand nombre.

Mais ſi les propriétaires ſont diſperſés en différens endroits, & que ſur le lieu où le navire eſt venu prendre ſon chargement, il n'y en ait aucun qui ſoit choiſi par les autres pour diriger l'affrétement du navire, l'affrétement conclu alors avec le maître ſeul, vaudra abſolument, & ſera à couvert d'atteinte de la part des propriétaires, ſauf leur recours contre le maître, s'il a paſſé leurs ordres. La foi & la ſûreté publique l'exigent de la ſorte, pour prévenir les monopoles & les complots que les propriétaires & les maîtres pourroient pratiquer ſecretement au préjudice des affréteurs.

Au ſurplus, dans tous les cas mêmes où l'affrétement du maître pourroit être caſſé par le déſaveu des propriétaires, le maître ſeroit néceſſairement garant de l'exécution de la charte-partie envers les affréteurs, & tenu de tous leurs

dépens, dommages & intérêts comme les ayant trompé. Ils avoient lieu de présumer qu'en contractant avec lui, il avoit les pouvoirs nécessaires pour cela : c'en est assez pour autoriser leur recours & garantie contre lui, à l'exemple du mandataire ou commissionnaire qui, quoiqu'il passe les bornes de sa procuration n'est pas moins obligé de faire valoir l'engagement qu'il a pris mal-à-propos au nom de son commettant.

ARTICLE III.

LA Charte-partie contiendra le nom & le port du vaisseau, le nom du maître & celui de l'affréteur, le lieu & le temps de la charge & décharge, *le prix du fret* ou nolis, avec les intérêts des retardemens & séjours; & il sera loisible aux parties d'y ajouter *les autres conditions* dont elles seront convenues.

CELA se pratique assez régulierement dans les charte-parties, mais n'est point de nécessité, comme il résulte des deux articles suivans.

Le prix du fret. Outre le prix du fret, il est assez d'usage que le maître stipule une certaine somme, assez modique toutefois, ce qu'on appelle *le vin*, *le chapeau* ou *les chausses* du maître; mais sans une stipulation expresse, il ne lui seroit rien dû à ce sujet. En vertu de la stipulation, ce bénéfice lui est acquis par préciput sans en faire part aux propriétaires du navire, ni aux gens de l'équipage : Cleirac, tit. des contrats maritimes, chap. 5, art. 18, pag. 260.

Si ce chapeau lui a été promis sous condition que l'on seroit content, on ne peut le lui refuser qu'en prouvant qu'on a raison de n'être pas satisfait de sa conduite : Sentence de Marseille du mois de Mars 1751, contre le sieur Luther fils, négociant, qui refusoit le chapeau sans cause vérifiée.

Il est aussi d'usage, soit dans les charte-parties, soit dans les connoissemens, de stipuler outre le fret, les avaries aux Us & Coutumes de la mer. Pour l'effet de cette clause de style, voir l'art. 9 du tit. des avaries.

Les autres conditions. Quoiqu'elles ne seroient pas conformes aux Us & Coutumes de la mer, elles n'en seroient pas moins valables, si elles n'avoient rien de contraire à l'équité naturelle, à la police de l'Etat, & aux bonnes mœurs. En conséquence de cette permission, il a été jugé par Sentence de l'Amirauté de Marseille du mois de Septembre 1752, au rapport de M. Emerigon, qu'une charte-partie portant stipulation que le maître ne pourroit prétendre aucun fret, s'il ne partoit dans le délai fixé, devoit avoir son effet.

Mais pour adopter une décision aussi rigoureuse, il faudroit que le maître eût été mis juridiquement en demeure, & qu'avec cela il fût question de marchandises dont le transport ne pût être différé sans un dépérissement considérable, ou sans en faire manquer le débit; telles que seroient, par exemple, des provisions de carême qui n'arriveroient pas à temps, &c. Il se pourroit même alors, que l'exemption du fret n'indemnisât pas le marchand chargeur de tous les dommages & intérêts qu'il auroit à prétendre.

ARTICLE IV.

LE temps de la charge & décharge des marchandiſes, ſera réglé *ſuivant l'uſage* des lieux où elle ſe fera, s'il n'eſt point fixé par la charte-partie.

L'ARTICLE 34 de l'Ordonnance de Wisbuy; l'article 39 de celle de Charles-Quint; & le vingt-unieme article des jugemens d'Oleron, portent, que ſi le marchand ne charge pas dans le temps marqué, & qu'il tarde encore quinze jours après, il ſera tenu de payer au maître ſon retardement & ſes dommages & intérêts.

Lorſque le temps de la charge & décharge des marchandiſes n'eſt pas fixé par la charte-partie, l'uſage l'a réglé à 15 jours. Ces jours fixés par écrit ou par l'uſage, s'appellent *jours de planche*, après l'expiration deſquels le maître eſt en droit de demander des dommages & intérêts. Mais dans la pratique cela ne s'obſerve pas fort exactement, ce qui eſt certainement un abus, ſi la décharge n'eſt retardée par force majeure ou pour cauſe de peſte, comme dans le cas de l'article 15, chap. 9 du Guidon.

Réciproquement le marchand chargeur qui a rempli ſon engagement, peut obliger le maître de faire voile, ſi le temps le permet. A la vérité le maître y a naturellement le principal intérêt; mais il arrive quelquefois que ſon chargement n'eſt pas complet, ce qui l'engage à différer ſon départ, tandis que le marchand chargeur peut avoir grand intérêt à ce que ſes marchandiſes ſoient promptement rendues au lieu de leur deſtination.

Ces ſortes de diſcuſſions ſe décident ordinairement par les circonſtances; & en général la faveur eſt du côté du maître : Sentence de Marſeille du 20 Décembre 1749, qui accorda au maître un nouveau délai pour charger des balles de coton qu'il n'avoit pas chargé dans le temps convenu.

Quant à la navigation en riviere, il n'y a que trois jours de planche pour la charge, & autant pour la décharge : note 5 ſur l'art. 21 des jugemens d'Oleron. Cela s'entend du petit cabotage ſeulement.

Suivant l'uſage. Si non appareat quid actum eſt, erit conſequens ut id ſequatur, quod in regione in quâ actum eſt, frequentatur; quid ergo ſi neque mos regionis appareat, quia varius fuit? Ad id quod minimum eſt, regidenda ſumma eſt. Leg. 34, ff. *de regulis juris :* Sentences conformes de Marſeille des 10 Décembre 1748, 11 Mars 1749 & 4 Août 1752. Cela reçoit ſon application au cas où le prix du fret n'aura pas été réglé par la charte-partie ou par le connoiſſement, on ſuivra alors le taux courant du lieu; & en cas de diverſité, le taux mitoyen concernant les marchandiſes de pareille qualité. Voir *infrà* le titre du fret ou nolis.



ARTICLE

ARTICLE V.

SI le navire eſt frété au mois & que le temps du fret ne ſoit point auſſi réglé par la charte-partie, il ne courra que du jour que le vaiſſeau fera voile.

C'EST bien alors que le maître a grand intérêt que ſon départ ne ſoit pas retardé par les marchands chargeurs, puiſqu'il ne doit gagner ſon fret que du jour que ſon navire aura fait voile; comme au contraire, s'il eſt ſtipulé que le fret courra de tel jour, quoique le navire ne ſoit pas encore parti, il importe extrêmement aux chargeurs que le maître ne differe pas ſon départ.

C'eſt pourquoi ſi le cas ſe préſentoit, on auroit une grande attention à rendre juſtice à celui qui ſouffriroit du retardement. Mais depuis long-temps on n'eſt plus dans l'uſage de fréter les navires au mois; & c'eſt le mieux, pour ne pas donner occaſion au maître d'allonger ſon voyage en faiſant diverſes eſcales pour augmenter ſon fret. Comme cela n'eſt pas à craindre dans les affrétemens faits au Roi, ſur-tout lorſque les vaiſſeaux frétés des particuliers, ſont ſous le commandement des vaiſſeaux de guerre; le Roi n'a pas héſité de prendre en dernier lieu des navires marchands à fret au mois, pour l'importante expédition du Port-Mahon, qui a couvert de gloire M. le Maréchal Duc de Richelieu, & M. le Marquis de la Galliſonniere, commandant de la flotte ſous ſes ordres.

Les affrétemens uſités aujourd'hui ſe font, ou du navire entier, ce que l'auteur des notes ſur la juriſdiction de la marine, art. 17, pag. 415, appellé affrétement *per averſionem*, *ſeu uno pretio*, ou en gros ſelon Vinnius ſur Peckius *ad leg. Rhodiam*, *fol.* 297, & Kuricke *ad jus Hanſeaticum*, tit. 3, art. 2, *fol.* 699, ou d'un certain nombre de tonneaux ou quintaux à placer dans le navire; à *tant* par tonneau ou par quintal. Lorſque le chargement ſe fait par un aſſez grand nombre de perſonnes, on appelle alors cet affrétement *à cueillette.*

ARTICLE VI.

CELUI qui après *ſommation par écrit*, de ſatisfaire au contrat, refuſera ou ſera en demeure de l'exécuter, ſera tenu des dommages & intérêts.

CECI regarde le maître comme le marchand chargeur, puiſque l'un ou l'autre peut avoir également intérêt au prompt départ du navire.

En cas de retardement, celui qui a intérêt d'accélérer, doit donc faire ſommation à l'autre de ſatisfaire au contrat pour le mettre en demeure.

L'article dit, *ſommation par écrit;* mais ce n'eſt qu'une précaution qu'il indique pour ſe garantir de la mauvaiſe foi que l'autre pourroit avoir de nier la ſommation verbale; car s'il en convenoit, nul doute qu'elle ne valût au-

tant que si elle eût été faite par écrit. En effet ce n'est pas ici une matiere de rigueur, où il y ait des formalités à remplir *ad unguem*; il s'agit d'un contrat de bonne foi, tels que le sont tous les contrats du commerce.

Refuser ou être en demeure de satisfaire à la charte-partie, c'est toute la même chose, pour les dommages & intérêts. *Idem, jus Hanseaticum*, tit. 5, art. 5; *& ibi* Kuricke, fol. 755; Consulat, chap. 257, 258 & 262. Cleirac des contrats maritimes, chap. 9, n. 5 & 11, pag. 293, 295 & suiv. Mais comme il a été observé sur l'art. 4 ci-dessus, on n'y fait pas toujours droit autant que cela seroit juste. On a trop souvent égard aux excuses, pour peu qu'elles soient spécieuses; mais aussi le bien du commerce semble l'exiger. Le Consulat, ch. 81, 82 & 83 faisoit sur cela quantité de distinctions trop embarrassantes.

Il est peut-être inutile de remarquer après Stracha *de navibus*, *part.* 2, n. 20. qu'un navire ne peut être affrété à perpétuité, & qu'après le premier voyage, le propriétaire peut louer ou affréter son navire à qui il lui plaira, de même que l'affréteur en prendre un autre, si l'affrétement n'a été renouvellé pour un second voyage.

ARTICLE VII.

SI toutefois avant le départ du vaisseau, il arrive interdiction de commerce par guerre, représailles ou autrement, avec le pays pour lequel il étoit destiné; la Charte-partie sera résolue sans dommages & intérêts de part ni d'autre, & payera le marchand les frais de la charge & décharge de ses marchandises; mais si c'est avec autres pays, la Charte-partie subsistera en son entier.

L'Interdiction de commerce avec le pays pour lequel le navire étoit destiné, étant un obstacle invincible à l'accomplissement de la charte-partie, & cet obstacle provenant d'un fait de force majeure dont personne ne peut être tenu (s'il n'y a convention contraire, ou si la loi n'en dispose autrement, comme en matiere d'assurance, ou de prêt à la grosse;) il est tout naturel alors que la charte-partie soit résolue de plein droit sans dommages & intérêts de part ni d'autre.

Cet article ne parle d'interdiction de commerce, que pour le cas où elle arrive avant le départ du navire, parce que les choses étant entieres, les parties n'ont rien à se demander; & que le maître n'a aucun fret à prétendre: mais le cas de l'interdiction survenue depuis le départ du navire, est prévu par l'article 15 du tit. du fret ou nolis.

Dans l'hypothese de notre article, il ne s'agit donc de la part des marchands chargeurs, que de retirer leurs marchandises du navire sans rien payer au maître; mais aussi c'est à leurs frais qu'ils font décharger les marchandises, comme ils les avoient également fait charger à leurs frais. Et cela est une suite naturelle de la résolution qui se fait de la charte-partie, sans dommages & intérêts de part ni d'autre. Le maître d'ailleurs perd encore plus de son côté, sans compter son travail & celui de son équipage pour la charge & décharge des effets.

Mais si l'interdiction ne regarde pas le pays de la destination du navire, la charte-partie subsistera en son entier, quelque risque que le navire ait à courir dans son voyage, au moyen de la déclaration de guerre survenue entre Princes devant les ports desquels il faut passer, & sans que le maître puisse prétendre une augmentation de fret, à raison des nouveaux risques; car on sent bien qu'en pareil cas, il n'y a guere que lui qui puisse avoir intérêt à se désister de la charte-partie, puisqu'il est libre au chargeur de se faire assurer, & qu'il ne lui est pas permis à lui de faire assurer son fret; *infrà* art. 15, tit. des assurances, outre qu'il gagneroit un fret plus considérable, s'il avoit la faculté de renoncer à l'affrétement, & d'en faire un nouveau.

ARTICLE VIII.

SI les ports sont seulement fermés, ou les vaisseaux arrêtés pour un temps par force majeure, la Charte-partie subsistera aussi en son entier; & le maître & le marchand seront réciproquement tenus d'attendre l'ouverture des ports & la liberté des vaisseaux, sans dommages & intérêts de part ni d'autre.

LA charte-partie subsistera tout de même dans son entier, si, sans interdiction de commerce avec le lieu de la destination du navire le port est fermé par ordre du Prince, ou par une flotte ennemie qui le tient bloqué, ou si le navire n'est arrêté que pour un temps par force majeure à cause que l'obstacle n'est que passager.

La décision au reste est applicable aussi-bien dans le cas où le navire est arrêté dans un port où il touche en faisant sa route, qu'à celui où il est retenu avant son départ, attendu qu'il n'y a pas de raison pour régler différemment le sort de la charte-partie.

Dans l'un & l'autre cas, il faut donc que le maître & l'affréteur attendent l'ouverture du port & la liberté du vaisseau, sans dommages & intérêts, tout de même de part ni d'autre; par conséquent sans que le fret au mois puisse courir durant tout le temps de la détention, ni que le fret soit augmenté si le navire est loué au voyage. Mais il y a cette différence que le navire étant arrêté dans le cours de son voyage & étant loué au mois, alors la nourriture & les loyers des matelots pendant tout ce temps-là, seront avarie commune. Art. 16, tit. du fret ou nolis, & art. 7 tit. des avaries. *Ubi vide;* ce qui n'a pas lieu le navire étant arrêté avant son départ. Autrefois on adjugeoit en ce cas au maître le quart du fret. Note 4 sur l'art. 19 des Jugemens d'Oleron & sur l'art. 11 ch. 9 du Guidon.



ARTICLE IX.

POURRA néanmoins le marchand, pendant le temps de la fermeture des ports ou de l'Arrêt, faire décharger sa marchandise à ses frais, à condition de la recharger ou d'indemniser le maître.

CETTE faculté accordée à l'affréteur de faire décharger ses marchandises pendant le temps de la fermeture des ports ou de l'Arrêt du navire, ne fait aucun tort au maître ou propriétaire du navire, puisque le navire, en est d'autant soulagé, & que la décharge se fait au frais du chargeur, qui demeure obligé de charger sur peine d'indemniser le maître; c'est-à-dire, de lui payer les frais de son retardement, du jour qu'il l'aura mis en demeure de recharger, ou la moitié du fret s'il déclare ne vouloir pas recharger, ou enfin le fret entier des marchandises tout comme s'il les eût rechargées, si sans faire cette déclaration sur les poursuites du maître, il laisse partir le navire. C'est ce qui résulte de la combinaison de l'article 6. *Suprà*, avec les art. 3 & 6 ci-après, tit. du fret ou nolis.

Ce qui peut engager le marchand chargeur à retirer ses marchandises pendant l'arrêt du navire, c'est la crainte qu'elles ne se gâtent, ou qu'elles ne demeurent inutilement exposées aux coups de mer ou aux malversations des gens de l'équipage durant ce temps-là. Quoiqu'il en soit, le maître ne peut s'opposer à la décharge, sous prétexte que l'affréteur pourra ne pas recharger ni lui demander des sûretés pour le rechargement; soit parce que cet article l'autorise à faire la décharge, soit parce que l'article 23 du tit. du fret & nolis, défend au maître de retenir les marchandises dans son navire, pour sûreté du payement de son fret.

Il se peut même selon moi, que le chargeur soit dispensé par événement de l'obligation de recharger; & cela arrivera s'il n'a retiré ses marchandises que parce que de leur nature elle ne pouvoit que dépérir considérablement, telles que sont des oranges, des châtaignes, &c. & que nonobstant le soin qu'il en aura pris, elles se soient gâtées de maniere à ne pouvoir plus être vendues à un prix convenable. Autre chose seroit néanmoins si c'étoient des marchandises dont le remplacement pût facilement être fait dans le lieu en pareille espece, comme s'il s'agissoit ici, P. ex. de vin, d'eau-de-vie, de sucre, d'indigo, &c.

ARTICLE X.

LE maître sera tenu d'avoir dans son vaisseau pendant son voyage, la Charte-partie & les autres pieces justificatives de son chargement.

L'OBLIGATION imposée au maître par cet article conformément à l'art. 20 de l'Ordonnance de Philippe II. Roi d'Espagne, du mois d'Octobre 1565, regarde principalement le temps de guerre; car il est décidé par l'art.

6, tit. 9 des prises, que tout navire sera de bonne prise avec son chargement, dans lequel il ne sera trouvé charte-partie, connoissement ni facture. Ainsi si le navire étoit déclaré de bonne prise par ce manquement du maître, nul doute qu'il ne fût responsable de l'événement.

Mais cette obligation regarde aussi le temps de paix, afin que le maître puisse montrer en tout temps à qui appartiennent les marchandises de son chargement, qu'à son arrivée chacun puisse reconnoître les marchandises qui lui sont adressées, & que les Receveurs de la Douane soient en état de vérifier, d'un côté si les droits des marchandises ont été payés au départ, & d'un autre s'il n'y a point de marchandises prohibées embarquées sans permission.

Quoiqu'il en soit, la Loi est portée contre le maître. Il seroit condamnable s'il y étoit réfractaire ayant passé une charte-partie, & sujet aux dommages intérêts qui pourroient résulter de son infraction. Cependant il n'y a pas toujours de charte-partie passée par écrit pour le chargement d'un navire; ainsi notre article ne doit pas être pris à la lettre à cet égard, & le capitaine sera en regle si, au défaut de charte-partie, il est muni d'autres pieces suffisantes pour justifier son chargement. V. l'art. 2 du tit. suivant.

Les autres pieces justificatives du chargement outre la charte-partie, sont les connoissemens, la facture générale dont le capitaine est tenu de délivrer copie aux propriétaires du navire avant son départ, suivant l'art. 30 du titre premier, livre 2; les acquits des droits des marchandises qui en doivent, & les permis pour les autres.

Le maître doit avoir aussi dans son navire, le congé de l'Amiral; même article 20 de l'Ordonnance de Philippe II. du mois d'Octobre 1565; puisqu'il lui est défendu de naviger sans congé, à peine de confiscation, & qu'en faisant son rapport d'arrivée ou de relâche, il est tenu de représenter son congé, aux termes des articles 1 & 5, du tit. 10 des congés & rapports, livre premier ci-dessus.

ARTICLE XI.

LE navire, ses agrêts & apparaux, le fret & les marchandises chargées, seront respectivement affectés aux conventions de la Charte-partie.

LE batel est obligé à la marchandise, & la marchandise au batel, dit Cleirac, sur l'article 21 des Jugemens d'Oleron n. 3, pag. 86, & art. 18, tit. de la navigation des rivieres, pag. 597.

Le privilege accordé par cette article, s'entend respectivement & distributivement: c'est-à-dire, que les marchandises du chargeur affréteur, sont affectées spécialement au payement du fret, *nam & ipsum naulum potentius est* dit la Loi 6, § 1. ff. *qui potiores in pignore.* Mais ce privilege ne donne pas droit au maître de retenir les marchandises dans son navire faute de payement du fret: il peut seulement s'opposer à leur transport, lors de la décharge, ou les saisir dans les alleges ou gabarres, suivant l'art. 23 du tit. du fret ou nolis.

Et s'il les laiſſe parvenir à ceux à qui elles ſont adreſſées, il ne perd pas pour cela ſon privilege ; mais l'art. 24 du même titre ne le fait ſubſiſter que pendant quinzaine, pourvu encore que ces marchandiſes n'ayent pas paſſé en main tierce.

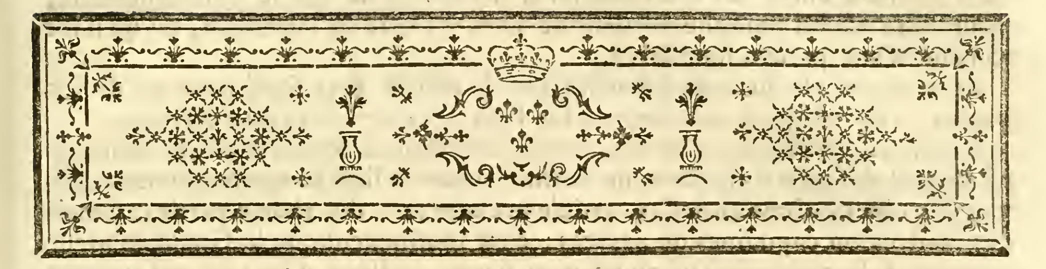
Il eſt juſte réciproquement que le marchand chargeur ait un privilege pour l'exécution de la charte-partie qui le concerne ; c'eſt-à-dire, pour ſe faire remettre ſes marchandiſes & pour le dédommagement qui lui ſeroit dû au cas qu'elles fuſſent avariées ou détériorées par le fait du maître. C'eſt auſſi en ſa faveur que l'article porte que le navire, ſes agrêts & apparaux, & le fret ſont affectés aux conventions de la charte-partie. *Quid* des dommages & intérêts, prétendus par l'affréteur, pour l'inexécution de la charte-partie. V. *ſuprà* l'article 16, titre 14 du livre premier.

Le privilege eſt le même, que l'affrétement ait été fait avec le propriétaire, ou avec le maître ſeul, même dans le lieu de la demeure du propriétaire ſans ſon conſentement dans le temps, s'il ne l'a pas déſavoué à temps. Et pour ce qui eſt des fautes & prévarications du maître, le propriétaire ne peut non plus conteſter au chargeur ſon privilege, attendu qu'il eſt reſponſable des faits de ſon capitaine.

Sur cela on pourroit penſer que les marchandiſes dont il eſt parlé dans cet article s'entendroient de celles appartenantes au propriétaire du navire, comme de celles du marchand chargeur ; mais le même article qui rend les propriétaires reſponſables des faits du maître, & c'eſt le 2 du tit. 8 liv. 2, déclare qu'ils en demeureront déchargés en abandonnant leur bâtiment & le fret ; au moyen duquel abandon n'y ayant plus contre eux aucune action à cet égard, le chargeur quoique non ſatisfait par-là, ne peut ſe venger ſur leurs marchandiſes.

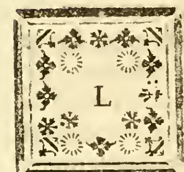
Quoique l'article diſe ſimplement, *affectés*, ſans ajouter par privilege, il n'eſt pas douteux que ce terme n'emporte l'idée & l'attribution du privilege, autrement ce ne ſeroit lui faire produire aucun effet particulier, ce qui n'eſt pas propoſable. Mais ce privilege du marchand chargeur ne doit marcher qu'à ſon rang, ſur quoi voir l'article 16, tit. 14 du livre premier, ſans s'arrêter à ce qu'a obſervé ici le Commentateur qui aſſurément n'a ſû ce qu'il diſoit & s'eſt mépris d'une étrange ſorte.





TITRE II.

Des Connoissemens ou Polices de chargement.



'AUTEUR du Guidon, chap. 15, art. 7, *fol.* 320, n'a pas eu une idée nette du connoissement. Selon lui » c'est une promesse » particuliere que fait le maître du navire de la réception de telle » & telle sorte de marchandise appartenant à tel marchand ; » & dans la réalité, c'est une reconnoissance que donne le maître d'avoir reçu dans son navire telles & telles marchandises au lieu d'une promesse de les y recevoir.

C'est aussi l'explication qu'en donne l'article qui suit, en disant, *connoissemens ou reconnoissances des marchandises chargées dans le vaisseau*. Il l'appelle aussi *police de chargement*, terme usité sur les côtes de la Méditerranée, qui signifie piece justificative de chargement.

C'est en effet la véritable & spécifique preuve du chargement, & la charte-partie ne suffiroit pas pour le justifier, puisque de la promesse qu'on aura faite de charger une telle quantité de marchandises dans un navire, il ne s'ensuit du tout point qu'on ait rempli l'engagement en tout ni partie.

ARTICLE PREMIER.

LES connoissemens, polices de chargement ou reconnoissances des marchandises chargées dans le vaisseau, seront signées par le maître ou par l'écrivain du bâtiment.

IL faut donc un connoissement en bonne forme pour la preuve du chargement, & le justifier ; & le connoissement pour être valable doit être signé, aux termes de cet article, par le maître ou capitaine, ou par l'écrivain du bâtiment. Mais comme il n'y a plus d'écrivain sur nos navires marchands, *suprà* liv. 2, tit. 3, art. premier, il s'ensuit qu'il n'y a que le maître qui puisse signer les connoissemens, si ce n'est lorsqu'il charge lui-même des marchandises pour son compte, auquel cas ne pouvant pas se faire un titre à lui-même, c'est le second du navire qui lui donne une reconnoissance de son chargement, suivant l'article 62, tit. des assurances, *infrà*. Et néanmoins à cause que la collusion

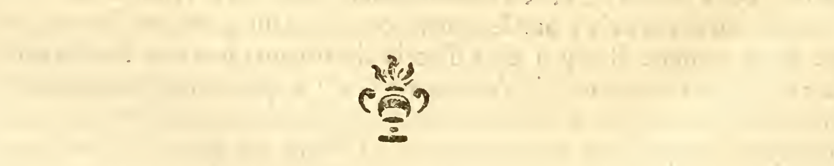
eſt à craindre entre ces deux officiers, il ſeroit juſte que le connoiſſement, pour faire foi fût paraphé au deſir de l'art. 7, titre de l'écrivain, ou qu'il fût ſoutenu d'une preuve ſupplétive.

Pour ce qui eſt du connoiſſement que le maître aura ſigné pour un de ſes parens, voir ce qui a été obſervé ſur ledit article 7, titre de l'écrivain.

Comme il ne s'agit pas ici des maîtres de barques & autres petits bâtimens (à l'égard deſquels des lettres de voiture tiennent lieu de connoiſſemens, ſuivant les obſervations ci-deſſus, article premier, tit. des charte-parties ;) mais des maîtres ou capitaines de navires ; c'eſt inutilement que le Commentateur excepte, ſi le maître ne ſait ou ne veut ſigner, puiſque d'un côté nul ne peut être reçu maître qu'il ne ſache ſigner, étant aſſujetti à ſubir un examen ſur la navigation, à tenir un livre journal, & à donner aux propriétaires avant ſon départ, un compte ſigné de lui, contenant l'état de ſon chargement, ſuivant les articles 1, 10 & 30 du tit. premier, liv. 2 ; & que d'un autre côté ſon refus de ſigner ne pouvant être qu'injuſte, il y auroit action contre lui pour l'obliger de ſigner les connoiſſemens, & pour faire ordonner que faute par lui de ſigner, le jugement qui l'y condamneroit vaudroit ſignature.

Ce ne ſeroit donc pas du moins, dans ce cas que les connoiſſemens qui ſeroient trouvés à bord ſans être ſignés par le maître ; ſeroient déclarés nuls en conſéquence du Réglement du 17 Février 1694 article 5 ; auſſi ce Réglement n'a-t'il été fait qu'à l'occaſion de la guerre & des paſſeports accordés à des vaiſſeaux par des Princes neutres. En pareil cas des connoiſſemens non ſignés ne peuvent en effet être que ſuſpects ; cependant cela ſuffiroit-il même en rigueur, pour faire déclarer nuls ces connoiſſemens, ſi des doubles en bonne forme & ſignés, étoient repréſentés par les chargeurs, ou par ceux à qui les marchandiſes ſeroient adreſſées ? ſous prétexte que par négligence ou par malice le maître auroit manqué de ſigner les doubles reſtés pardevers lui, ſeroit-il juſte que ceux-ci en ſouffriſſent ? La nullité ce ſemble ne pourroit donc avoir lieu qu'au cas que les chargeurs n'euſſent pas de connoiſſemens en forme à produire, & qu'il ne s'en trouvât que dans le navire ſans être ſignés. Quoiqu'il en ſoit, aux termes de l'Ordonnance du 12 Mai 1696, ſi les papiers du navire ſe ſont perdus à l'occaſion de la tempête & par le malheur du naufrage, & que le capitaine en ait d'abord fait ſa déclaration, les réclamateurs ſeront reçus en rapportant des doubles des connoiſſemens, s'il n'y a des circonſtances capables de les rendre ſuſpects.

Au ſurplus, hors le cas de guerre, on peut, à défaut même de connoiſſement, admettre des preuves ſupplétives du chargement, comme il ſera obſervé dans la ſuite ſur l'article 12, tit. du jet & contribution, & ſur l'article 25 du titre des naufrages.



ARTICLE

ARTICLE II.

LES connoissemens contiendront la qualité, quantité & marque des marchandises, le nom du chargeur & de celui auquel elles doivent être consignées, les lieux du départ & de la décharge, le nom du maître & celui du vaisseau avec le prix du fret.

TOUT cela s'observe avec exactitude dans les connoissemens; & c'est parce qu'ils sont accompagnés de toutes ces circonstances qu'ils sont la preuve spécifique du chargement, sans qu'il soit besoin de produire une charte-partie; soit parce qu'il n'y a pas toujours de charte-partie, soit parce qu'y en ayant eu une ou non, les connoissemens en tiennent lieu, & valent plus même, en ce qu'ils en prouvent l'accomplissement. En effet, on ne prend la précaution de signer une charte-partie que pour s'assurer de la part du propriétaire ou du maître du navire, que ceux qui ont promis de charger une certaine quantité de marchandises, satisferont à leur engagement; & de la part de ceux-ci que le maître qui leur a promis place dans son navire, remplira également sa promesse. Or cela devient comme inutile, au moyen des connoissemens qui font la preuve complette que les engagemens pris de part & d'autre dans la charte-partie, ont été exécutés.

Cela n'empêche pas néanmoins que le maître ne doive garder sa charte-partie & l'avoir dans son navire avec les autres pieces justificatives de son chargement, suivant l'article 10 du titre précédent.

L'effet du connoissement, est d'obliger le maître qui le signe (*suprà*, liv. 2, titre premier, article 9, & le propriétaire du navire comme étant tenu des faits de son capitaine, même liv. 2, tit. 8, art. 2,) de livrer les marchandises de la même qualité & dans le même état qu'il les a reçues, sauf les avaries qu'elles peuvent avoir souffert dans le voyage, par fortune de mer & sans faute, à peine de tous dépens, dommages & intérêts.

Par rapport à la qualité des marchandises, on comprend que le connoissement ne fait preuve que de leur qualité générique, extérieure & apparente; comme s'il est dit dans le connoissement que c'est de l'indigo, du carret, du sucre terré ou brut, du coton, de la toile; il faut remettre des marchandises du même genre, en même nombre de futailles ou ballots, & sous la même marque qu'elles ont été chargées. Mais en ce qui concerne la qualité spécifique, intérieure ou non apparente, comme s'il est dit que l'indigo est cuivré ou bleu, sec & bien conditionné, que les toiles sont de telle & telle espece, & que dans telles caisses sont des marchandises de telle qualité, &c. le connoissement n'engage point en cette partie à moins qu'il n'y eût preuve que les barriques eussent été défoncées, que les ballots eussent été ouverts, ou de quelque autre prévarication de la part du maître ou des gens de l'équipage.

C'est de là, sans doute, qu'est venu l'usage assez commun où sont les capitaines de navires, d'ajouter à leur signature au pied des connoissemens, ces mots : *sans approuver*, ou *que dit être*, qui signifient la même chose; pré-

caution par conséquent inutile : car où il s'agit de marchandises de la qualité générique desquelles on ne puisse douter au coup d'œil, auquel cas la réserve n'opérera rien, ou s'il est question d'effets emballés ou enfutaillés, de maniere que le genre n'en puisse pas plus être reconnu au coup d'œil que l'espece; il n'est nullement besoin de réserve alors, le maître ne pouvant être tenu que de rendre les futailles, caisses ou ballots dans le même état qu'il les a reçus. *Casa regis*, *disc.* 10, n. 55 & 56.

A toutes fins néanmoins la précaution n'est pas à négliger, puisque par ce moyen, le capitaine ne répond ni de la qualité intérieure comme il a été jugé à l'Amirauté de Marseille par deux Sentences de 1751, (dans l'espece de la derniere du 22 Juillet, il s'agissoit d'une barrique déclarée dans le connoissement remplie de noix muscades, & dans laquelle il ne se trouva que de vieilles ferrailles) ni de la quantité, poids & mesure, comme il a été aussi jugé en ladite Amirauté par Sentences des 24 Mai 1748 & 10 Juillet 1750, relativement à la décision du ch. 266 du Consulat, le capitaine n'ayant pas assisté au mesurage du bled ni au poids des marchandises. Au reste, on ne peut pas forcer un capitaine de signer les connoissemens purement & simplement sans aucune réserve. Autre Sentence de Marseille du 15 Décembre 1753 ; ce qui doit s'entendre, à moins qu'on ne lui offre en même-temps de faire la vérification des marchandises en sa présence, auquel cas il répond de la qualité comme du reste, sauf les accidens maritimes.

ARTICLE III.

CHAQUE connoissement sera fait triple; l'un demeurera au chargeur, l'autre sera envoyé à celui auquel les marchandises doivent être consignées, & le troisieme sera mis entre les mains du maître ou de l'écrivain.

LE motif de l'article est sensible : il est juste que chaque partie intéressée au connoissement en ait un double. Le chargeur pour être en état de convaincre le maître qu'il lui a confié les effets qui y sont énoncés; celui auquel les marchandises sont adressées afin qu'il puisse les réclamer à l'arrivée du navire, & le maître pour l'autoriser à demander le payement du fret stipulé.

En tout temps le connoissement doit donc être fait triple, en trois corps originaux; mais en temps de guerre il y a un plus grand nombre de corps originaux, afin que le chargeur puisse en envoyer par différens navires à celui à qui les effets doivent être consignés, & qu'ainsi, si un ou deux navires sont pris, il puisse recevoir le connoissement par un autre qui arrivera à bon port.



ARTICLE IV.

VINGT-QUATRE heures après que le vaiſſeau aura été chargé, les marchands ſeront tenus de préſenter au maître les connoiſſemens pour les ſigner, & de lui fournir les acquits de leurs marchandiſes, à peine de payer l'intérêt du retardement.

LEs chargeurs, en général, ont coutume de faire ſigner les connoiſſemens auſſi-tôt après le chargement; mais il en eſt, & des capitaines auſſi, qui ne ſongent à mettre les connoiſſemens en regle, qu'après que le navire eſt entiérement chargé : c'eſt ce cas préciſément que notre article a en vue pour l'intérêt du maître, qui, dans cette poſition, ne peut ſouffrir du retardement.

Il ordonne donc, en conſéquence, que vingt-quatre heures après que le vaiſſeau aura reçu ſa charge complette, les marchands chargeurs préſenteront au maître les connoiſſemens pour les ſigner, & lui remettront les expéditions des bureaux des fermes avec les autres pieces néceſſaires pour la validité du tranſport des marchandiſes; ſans quoi ils ſeront tenus de lui payer les dommages & interêts réſultans du retardement qu'il ſera obligé d'eſſuyer, attendu qu'il s'expoſeroit, s'il partoit ſans avoir toutes ſes expéditions en forme.

En pareille conjoncture, s'il eſt vérifié que le navire ſeroit parti ſans la demeure où ſont les chargeurs de ſe mettre en regle, il n'eſt pas douteux que les dommmages & intérêts du retardement ne ſoient dûs, ſans pouvoir être refuſés ou modérés ſous quelque prétexte que ce ſoit.

Voilà pour l'intérêt du maître ou du propriétaire du navire. A l'égard des chargeurs, ils ne ſont nullement obligés d'attendre que le navire ſoit entiérement chargé, pour obliger le capitaine de ſigner leurs connoiſſemens, à cauſe de l'intérêt qu'ils peuvent avoir d'en être nantis, ſoit pour les envoyer de bonne heure à ceux à qui les marchandiſes ſont adreſſées & pour avoir occaſion de tirer ſur eux des lettres de change à compte, ſoit pour ordonner des aſſurances. Ainſi dès qu'ils ont fait leur chargement dans le navire, ils ſont en droit de demander au maître qu'il ait à ſigner les connoiſſemens, & ſur ſon refus de l'aſſigner pour l'y faire condamner, ſinon, pour voir dire que le jugement qui interviendra vaudra ſignature. Et comme par-là ils obtiennent toute juſtice, ſans ſouffrir du refus ou de la demeure du capitaine, pour tous dommages & intérêts, il n'échoit que de le condamner aux dépens.



ARTICLE V.

LEs Facteurs, Commiſſionnaires & autres, qui recevront les marchandiſes mentionnées dans les connoiſſemens ou charte-parties, ſeront tenus d'en donner le reçu aux maîtres qui le demanderont, à peine de tous dépens, dommages & intérêts, même de ceux du retardement.

IL eſt plus que juſte de donner à une perſonne engagée par écrit, une décharge auſſi par écrit de ſon engagement, lorſqu'elle l'a rempli. Ainſi ceux à qui le maître a délivré les marchandiſes, aux termes de ſon engagement, ſont obligés de lui en donner un reçu lorſqu'il le requiert; & en cas de refus, il peut ſe pourvoir contre eux pour les y faire condamner & aux frais de ſon retardement, qui comprennent tous les dommages & intérêts qu'il en peut ſouffrir.

Cependant, parce qu'il eſt d'uſage que le maître à ſon arrivée dépoſe au Bureau de la Douane, un tableau ou état général de ſon chargement, avec déſignation de tous ceux à qui chaque partie de marchandiſe doit être délivrée; qu'en conſéquence il y a toujours des commis de la Douane qui aſſiſtent à la décharge des marchandiſes, pour contrôler & enrégiſtrer toutes les marchandiſes qui ſortent du navire, afin de vérifier ſi le tableau qui a été fourni de la cargaiſon, eſt exacte & fidele; & qu'ainſi le regiſtre de ces commis fait foi de la décharge des marchandiſes ſur le quai, à quoi ſe borne l'engagement que le maître a contracté par le connoiſſement, après avoir averti néanmoins tous les intéreſſés au chargement de ſe trouver ſur le quai à la deſcente de leurs marchandiſes, pour qu'ils ayent reſpectivement à les faire enlever. A cauſe de tout cela, dis-je, il arrive rarement que le maître demande un reçu à chacun de ceux à qui il a remis les marchandiſes, *le vu décharger* des commis lui tenant lieu de quittance; & s'il s'éleve des conteſtations à ce ſujet, ce n'eſt que lorſque dans la confuſion d'une décharge précipitée, il ſe fait des mépriſes de la part des conducteurs des marchandiſes dans les magaſins, en introduiſant dans l'un, des effets qui devoient aller dans un autre.

Alors le maître demandant ſon fret à celui qui, par événement, n'a pas eu toutes les marchandiſes qu'il devoit avoir, celui-ci refuſe de le payer & lui demande à ſon tour les effets qui lui manquent; d'où s'enſuit demande judiciaire de part & d'autre. De la part du maître pour obtenir la décharge de ſon connoiſſement avec le payement de ſon fret; & de la part du marchand pour avoir raiſon de la marchandiſe qu'il ſoutient ne lui avoir pas été livrée. Preſque toujours l'erreur ſe reconnoît, au moyen de la vérification qui ſe fait des marchandiſes du navire portées dans les différens magaſins; mais s'il arrive que l'erreur ne puiſſe ſe découvrir, le maître eſt toujours déchargé lorqu'il paroît par les regiſtres des Bureaux des droits du Roi, qu'il a fait mettre à quai toutes les marchandiſes portées par ſes connoiſſemens. Cepen-

dant suivant les circonstances, il en pourroit être autrement; & c'est sans doute parce qu'il n'y avoit pas de preuve, que le capitaine le Fevre de Belleville eût mis à terre toutes les marchandises qui avoient été chargées dans son vaisseau à l'adresse du sieur Fumin, qu'il fut condamné par sentence de l'Amirauté de Marseille, du 20 Février 1750, de payer audit sieur Fumin la valeur d'une balle de coton égarée.

A cela près, on ne voit pas que le maître s'embarrasse de faire donner un reçu au dos de chacun de ses connoissemens; mais enfin s'il le demandoit, il faudroit le satisfaire, faute de quoi il seroit fondé à se pourvoir en Justice, & à demander les dommages & intérêts résultans de son retardement.

Il vient d'être dit que c'est au quai que doit se faire la vérification des marchandises, & cela est vrai, que le navire soit à quai, ou que les marchandises y soient apportées par barques ou alléges, parce que la regle ordinaire est que les effets des marchands chargeurs doivent leur être rendus à quai. Mais savoir si à la Rochelle il est libre à l'armateur de faire entrer son navire dans le havre, avec une partie de son chargement, sans se rendre responsable des avaries qui arrivent aux marchandises. Voyez l'article 4, titre des avaries.

ARTICLE VI.

EN cas de diversité entre les connoissemens d'une même marchandise, celui qui sera entre les mains du maître sera foi, s'il est rempli de la main du marchand ou de celle de son commissionnaire; & celui qui sera entre les mains du marchand, sera suivi, s'il est rempli de la main du maître.

CE n'est donc pas la signature seule du maître qui décide en cas de diversité de connoissemens pour même fait, soit par rapport à la qualité & à la quantité des marchandises, soit à l'égard de la quotité du fret & des autres énonciations du connoissement. Et la raison est que le maître peut avoir signé légérement, sans avoir fait assez d'attention à ce qui étoit écrit d'une main étrangere dans le connoissement, ou mieux encore qu'il est à présumer que la même main étrangere qui a rempli le connoissement, y aura fait des changemens ou additions depuis la signature du maître.

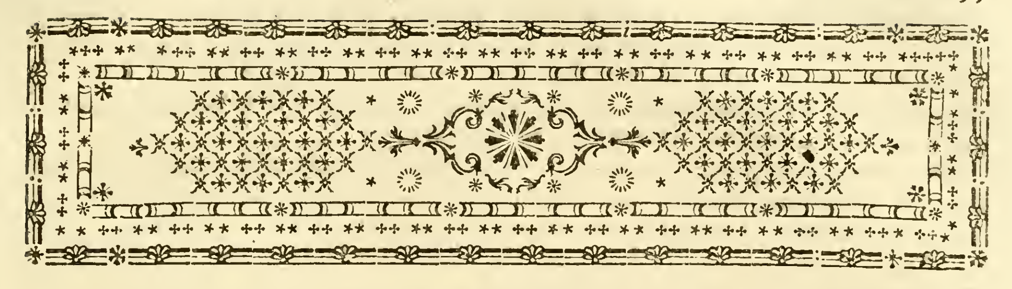
Le tempérament pris par notre article, pour donner la préférence à l'un des deux connoissemens qui différent l'un de l'autre, est d'une sagesse à laquelle on ne peut se refuser. Ce tempérament est que celui qui se trouvera entre les mains du maître, fera foi & l'emportera sur l'autre, s'il est rempli de la main du marchand chargeur ou de son commissionnaire; à quoi il faut ajouter, ou de son commis, parce que le plus souvent ce sont les commis qui remplissent les connoissemens pour les négocians chez qui ils travaillent; & qu'au contraire le connoissement qui sera entre les mains du marchand, sera suivi & préféré s'il est rempli de la main du maître. En effet, il ne peut pas

dire alors qu'on l'a ſurpris, & la préſomption eſt toute naturelle, qu'il a refait à ſon gré celui qui ſe trouve entre ſes mains. En tout cas, il a pu le refaire, & cela ſuffit.

Par Edit du mois Décembre 1657, il avoit été réglé que les connoiſſemens ne feroient foi qu'autant qu'ils auroient été faits pardevant les Notaires-Greffiers créés par le même Edit, ou qu'ils auroient été par eux enrégiſtrés ſur le regiſtre qu'ils devoient tenir à cette fin : mais cet Edit eſt demeuré ſans exécution, comme trop onéreux au commerce, il faut s'en tenir à la préſente Ordonnance.

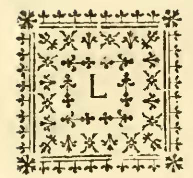
Ce n'eſt pas ſeulement entre le capitaine & le marchand chargeur que le connoiſſement fait foi, il fait foi tout de même contre les aſſureurs & toutes autres perſonnes, ſauf les preuves de fraude & de colluſion.





TITRE III.

DU FRET OU NOLIS.



E loyer du vaiſſeau s'appelle fret ſur l'Océan, & nolis ſur la Méditerranée : c'eſt le prix dû pour le louage du navire ou pour le tranſport des marchandiſes, & l'on ne manque jamais de le fixer, ſoit dans la charte-partie, ſoit dans le connoiſſement. S'il arrivoit qu'on y manquât, le fret ſeroit réglé alors au prix courant des autres navires pour la même deſtination, *arbitrio boni viri.* Conſulat, chap. 271 & 288. *Caſa regis, diſc.* 22, n. 63; & s'il y a variété de prix, il faut prendre le moindre, ſuivant la loi citée ſur l'article 4 du titre premier du même livre. Mais ne ſeroit-il point plus juſte & plus régulier de ſuivre le prix mitoyen.

ARTICLE PREMIER.

LE loyer des vaiſſeaux, appellé fret ou nolis, ſera réglé par la charte-partie ou par le connoiſſement, ſoit que les bâtimens ayent été loués en entier ou par partie, au voyage ou au mois, *avec déſignation ou ſans déſignation de portée*, au tonneau, au quintal ou à cueillette, *& en quelqu'autre maniere que ce puiſſe être.*

L'AFFRÉTEMENT peut ſe faire de diverſes manieres; du navire en entier pour tout ſon port, auquel cas l'affréteur ſeul a droit d'y charger des marchandiſes; ou pour partie, pour une moitié, un tiers, un quart; & alors, de même que le maître eſt tenu de réſerver à l'affréteur la partie louée du bâtiment pour y placer ſes marchandiſes; de même l'affréteur ne peut, ſans l'aveu du maître, occuper une plus grande portion du bâtiment.

D'une ou d'autre maniere, l'affrétement peut auſſi ſe faire pour le voyage entier à forfait, quelle qu'en puiſſe être la durée ou au mois; mais cette derniere façon de prendre à fret n'eſt preſque plus uſitée, à cauſe des conſéquences & pour prevenir les diſcuſſions. *Suprà*, art. 5, tit. premier du préſent livre.

Le plus fréquent uſage de l'affrétement eſt au tonneau, ou au quintal, ou à cueillette.

Dans l'affrétement au tonneau ou au quintal, le maître s'oblige ſimplement de donner place dans ſon navire à celui avec qui il contracte pour tant de tonneaux ou quintaux de marchandiſes ; celui-ci s'engage de ſon côté d'y charger pareille quantité de marchandiſes, le tout dans le temps convenu, à peine de tout dépens, dommages & intérêts.

On entend ce que c'eſt que le quintal, & perſonne n'ignore que c'eſt un cent de peſanteur. Pour ce qui eſt du tonneau, il eſt de deux milliers ou 20 quintaux, & ſon encombrement eſt réglé à 42 pieds cubes, par l'art. 5, tit. 10, liv. 2. Mais comme il eſt des marchandiſes d'inégale peſanteur, & qu'il en eſt de grand encombrement, quoique beaucoup moins peſantes que d'autres, c'eſt moins au poids qu'on fait attention pour régler le fret du tonneau, qu'à l'encombrement effectif des marchandiſes. Lorſqu'elles ſont en futailles, la regle générale eſt que quatre barriques, ſix tierçons ou huit quarts font le tonneau.

L'affrétement à cueillette ſe fait bien auſſi au tonneau ou au quintal ; mais avec cette différence qu'alors le maître n'eſt engagé de droit à recevoir les marchandiſes, qu'autant qu'il trouvera ſa charge complette, ou à peu près ; c'eſt-à-dire, aux trois quarts ou environ. Juſques-là il n'eſt point engagé abſolument, s'il n'y a convention expreſſe au contraire. Au lieu que ſon bâtiment n'étant pas à cueillette, il peut être forcé de recevoir dans ſon navire la quantité de marchandiſes pour laquelle il a promis place, & cela auſſi-tot que le marchand affréteur veut les charger, s'il n'y a pas un temps déterminé, ſans qu'il puiſſe s'en défendre ſon navire étant en état.

Ayant frété à cueillette, lorſqu'il eſt aſſuré de ſon chargement, il en donne avis à tous ceux qui ont promis de charger dans ſon navire ; & c'eſt alors que de part & d'autre, il y a action pour l'exécution des conventions. Mais aſſez ſouvent il y a des chargeurs en demeure, parce que c'eſt à qui ne chargera pas le premier, à cauſe que les marchandiſes, qui font ce qu'on appelle la ſolde du chargement, ſont plus expoſées à être avariées par le poids des marchandiſes ſupérieures. Il y a pourtant une regle commune en cette partie, c'eſt que les marchandiſes les moins précieuſes, & celles dont le coulage gâteroit celles qui ſeroient deſſous, doivent être chargées les premieres. D'un autre côté, les marchands s'arrangent ordinairement pour faire conjointement la ſolde : de maniere que ces ſortes de diſcuſſions, quoique aſſez fréquentes, ſe terminent preſque toujours ſommairement, & le maître en eſt quitte pour quelques jours de retardement, dont il ne murmure point, parce qu'il s'y eſt bien attendu.

Avec déſignation ou ſans déſignation de portée. On ne manque jamais de faire déclarer au maître le port de ſon bâtiment, de quelque affrétement qu'il ſoit queſtion, parce que l'objet eſt de conſéquence, le fret étant plus ou moins conſidérable, dans l'affrétement total, ſuivant la grandeur ou portée du navire ; & d'ailleurs l'affréteur réglant ſon chargement ſur la déclaration que lui fait le maître que ſon navire eſt d'un tel port.

Dans l'affrétement au tonneau, il eſt encore intéreſſant de connoître le port du navire ; ſoit enfin que les chargeurs puiſſent juger s'il y aura place dans le bâtiment pour toutes les marchandiſes que le maître s'engage d'y recevoir, ſoit parce que le port du bâtiment ſert à régler le degré de confiance que l'on peut y prendre.

De là

Delà vient qu'on ne manque jamais de faire déclarer au maître, dans la charte-partie le port de ſon vaiſſeau ; & cette déclaration, ſi elle ſe trouve infidele, l'expoſe aux dommages & intérêts, ſauf la reſtriction toutefois portée par l'article 5 ci-après.

Et en quelqu'autre maniere que ce puiſſe être. Cela ne peut regarder que certaines marchandiſes d'un poids au-deſſous de cent livres, telles que ſont des figues ou raiſins en paniers, des olives, anchois en petits pots ou flacons & autres marchandiſes de petit volume, dont le fret dépend d'une convention à part, de même qu'à l'égard des eſpeces d'or & d'argent ou autres effets précieux. Mais pour tout ce qui d'ailleurs eſt du poids d'un cent & au-deſſus, c'eſt toujours au tonneau ou au quintal que le fret ſe régle. Il y a pourtant encore les barres de fer, les pierres, carreaux & briques que l'on peut arbitrer à tant au tonneau, ou dont le fret peut être fixé à tant la piece, ou à tant par centaine en nombre.

Tout cela dépend de la convention, auſſi-bien que la fixation des jours de planche pour la charge & la décharge, & le réglement de la ſomme préciſe qui ſera payée par jour excédant ceux de la planche; dans leſquels jours de planche ne ſont pas comptés ni ceux de la quarantaine que le navire peut être obligé de faire, ni les jours de Fêtes, s'il n'y a, pour ce dernier objet, ſtipulation contraire.

ARTICLE II.

SI le vaiſſeau eſt loué en entier, & que l'affréteur ne lui donne pas toute ſa charge, le maître ne pourra ſans ſon conſentement prendre d'autres marchandiſes pour l'achever, ni ſans lui tenir compte du fret.

LORSQUE le vaiſſeau eſt loué en entier, il importe peu au maître que l'affréteur lui ait donné ſa charge complette ou non, pourvu qu'il l'ait chargé de marchandiſes de valeur plus que ſuffiſante pour répondre du fret. Ainſi le maître, ſous prétexte qu'il y a de la place dans le navire, n'y peut rien charger ſans le conſentement de l'affréteur, & s'il le fait à ſon inſu, il ſera tenu de lui en payer le fret à proportion.

Si l'affréteur y conſent, & que le maître charge pour ſon compte, il ne ſera dû aucun fret à cette occaſion, ſi l'affréteur n'en n'a pas fait réſerve ; mais ſi c'eſt pour le compte d'autrui, il ſera tenu compte du fret à l'affréteur, & cela de plein droit, s'il n'y a eu convention contraire, laquelle le maître doit prouver.

Toutefois, ce que le maître aura chargé dans ſa cabane ſimplement, ne devra aucun fret, que l'affréteur y ait conſenti ou non. Le contraire a néanmoins été jugé à l'Amirauté de Marſeille par Sentence du 17 Juillet 1750 : il y en avoit apparemment une défenſe expreſſe.

Mais ſi le navire a ſon chargement complet, le maître ne peut plus ſous aucun prétexte y charger d'autres marchandiſes ſans la permiſſion expreſſe de

l'affréteur, à peine de tous dommages & intérêts, & en cas de jet, de supporter la perte jusqu'à concurrence de tout ce qu'il aura chargé de plus. Article 46 de l'Ordonnance de Wisbuy, conforme en cette partie à l'art. 22 des loix Rhodiennes, où il est dit, *ac si jactus sequutus fuerit, damno exercitoris erit. Idem*, Quintin Weytsen, traité des avaries, pag. 38.

ARTICLE III.

Le marchand qui n'aura pas chargé la quantité de marchandises portée par la charte-partie, ne laissera pas d'en payer le fret, comme si le tout avoit été chargé; & s'il en charge plus, il payera le fret de l'excédant.

Il s'agit ici d'une charte-partie par laquelle un marchand s'est obligé de charger un certaine quantité de tonneaux ou de quintaux de marchandises; & il est décidé, d'un côté, que s'il n'en charge qu'une partie, il n'en payera pas moins le fret en entier, contre la disposition de l'art. 20 des loix Rhodiennes, qui ne l'assujettissoit en ce cas qu'au payement de moitié du fret; & d'un autre côté que s'il en charge un plus grand nombre, il payera le fret de l'excédant.

Tout cela est juste dans la rigueur des regles; mais par rapport à la premiere partie, il faut que le marchand ait été mis en demeure de charger, & que, sur une assignation que le maître lui aura fait donner pour le faire condamner de charger, il soit intervenu un jugement qui l'ait effectivement condamné de charger dans un temps fixe & déterminé, & qui faute par lui de satisfaire, ait permis au maître de faire voile. Alors le maître, si le marchand ne s'est pas prévalu de la disposition de l'art. 6 ci-après, sera en droit d'exiger son fret entier, comme si le marchand eût satisfait exactement à son obligation. Mais sans ces formalités, il en seroit autrement; car quoique les contrats soient faits pour être exécutés, la peine résultante de leur inexécution n'est pas pour cela encourue de plein droit; encore moins dans une matiere comme celle-ci, où de part & d'autre on est accoutumé à essuyer des délais qui naturellement ne produisent par eux-mêmes, pour dommages & intérêts, que les frais du retardement.

Il faut aussi pour assujettir le marchand qui n'a pas rempli tout son chargement, au payement du fret entier des marchandises qu'il avoit promis de charger, que le maître soit parti sans avoir reçu d'autres marchands, des marchandises en quantité suffisante pour achever la charge de son navire: car si son chargement étoit complet, quel seroit son titre pour demander au marchand, en demeure de charger, le fret entier des marchandises qu'il s'étoit obligé de charger? L'Ordonnance ne lui adjuge le fret entier que par forme d'indemnité, parce qu'elle suppose un vuide d'autant dans son navire, article 11 de l'Ordonnance de la Hanse Teutonique; *idem*, art. 5, tit. 5, *juris Hanseatici.* Or cette supposition cesse dans le cas où son bâtiment est totalement chargé, il n'importe par qui, au moyen de quoi il n'a plus d'autre indemnité à préten-

dre que ses frais de retardement, ou la moitié du fret pour en tenir lieu, aux termes de l'article 6 ci-après, avec les frais de la procédure qu'il aura faite. V. *infrà*, art. 9.

Pour ce qui est du cas où le marchand charge un plus grand nombre de marchandises, rien ne peut le dispenser de payer le fret de l'excédant sur le pied réglé par la charte-partie, s'il n'y a convention contraire, dont la preuve doit être rapportée par écrit; soit par le connoissement de ces marchandises excédantes, soit par une addition à la charte-partie ou autrement : car le maître étant fondé dans sa charte-partie pour le réglement de la quotité du fret, ce réglement influe naturellement, sur les marchandises chargées au-delà ; de maniere que le marchand n'est pas recevable à prouver par témoins qu'il est convenu avec le maître de lui payer un moindre fret pour ses marchandises excédantes. La maxime, *contrà scriptum testimonium, non fertur testimonium non scriptum*, s'y oppose, de même que la disposition des Ordonnances de Moulins & de 1667.

ARTICLE IV.

LE maître qui aura déclaré son vaisseau d'un plus grand port qu'il n'est, sera tenu des dommages & intérêts du marchand.

SI le maître n'étoit pas obligé de garantir le port & la capacité qu'il attribue à son navire, il pourroit impunément surprendre & constituer en perte son affréteur, qui, comptant sur le port déclaré, & ayant en conséquence réglé sur cela son chargement, se trouveroit embarrassé des marchandises qu'il n'auroit pu placer dans le vaisseau.

Il étoit donc juste d'assujettir le maître à faire une déclaration juste & sincere du port de son bâtiment, par la crainte des dommages & intérêts résultans de la fausseté de sa déclaration.

Ces dommages & intérêts qui doivent être réglés par experts suivant les circonstances, & qui comprennent toute la perte que souffre le marchand frustré de l'attente où il étoit de charger dans le navire toutes les marchandises que le maître devoit y recevoir aux termes de son engagement, sont dûs, aussi-bien dans le cas que le navire est frété en entier à un seul, que dans celui où il l'est à plusieurs, en commun ou en particulier, au tonneau ou à cueillette, article 5, chap. 9 du Guidon.

Dans le cas même de l'affrétement au tonneau où à cueillette, quoique les marchandises chargées dans le navire, rempliroient juste, à raison de la grosseur de leur volume & de leur encombrement son port déclaré, si quelque marchand pouvoit y placer les marchandises que le maître s'étoit engagé d'y recevoir, les dommages & intérêts seroient dûs tout de même, le maître devant s'imputer de n'avoir pas bien combiné la quantité des effets qu'il promettoit de prendre dans son navire, avec la capacité qu'il lui avoit donnée. La faute est la même en effet, de déclarer le navire d'un plus grand port qu'il n'est réellement, & de s'engager par une fausse opération, de recevoir des marchandises au-delà de ce même port.

L'article 20 des Loix Rhodiennes, avoit fixé dans tous ces cas les dommages & intérêts du marchand contre le maître à la moitié du fret; c'est-à-dire, sur le même pied que ceux du maître contre le marchand qui ne chargeoit pas, aux termes de la convention. *Si quidem conductor pecuniam mercium causâ non dederit, dimidium naulum exercitori solvat; sin exercitor fefellerit mercatori dimidium naulum præstet.* Le Consulat d'un autre côté, chap. 181 & 182, condamnoit, pour dommages & intérêts, le maître à perdre le fret d'autant de tonneaux de marchandises qu'il avoit manqué d'en charger; ce qui a été adopté par Cleirac sur l'article 8 des jugemens d'Oleron, n. 23, p. 44, où il cote différemment le chap. du Consulat; & comme cela lui arrive toujours, il s'est servi sans doute d'une autre édition.

ARTICLE V.

NE sera réputé y avoir erreur en la déclaration de la portée du vaisseau, si elle n'est au-dessus du quarantieme.

UNE erreur peu considérable ne tire pas à conséquence, *parum & nihil æquiparantur.* La restriction, ou *environ* se supplée de droit dans une déclaration de cette nature, de même que dans le contrat de vente, où quelqu'un vend une piece de vigne qu'il déclare contenir tant de quartiers, une prairie, ou un champ contenant tant d'arpens ou journeaux : si ce qui manque à la quantité déclarée est peu de chose, il n'y a point de garantie à prétendre contre le vendeur pour ce manquement.

Il convenoit donc qu'il en fût de même au sujet de la déclaration que fait le maître du port de son navire. Et néanmoins parce qu'il doit savoir plus positivement la véritable capacité de son navire, qu'un vendeur n'est censé savoir l'exacte continence de la piece de vigne, de champ ou de pré qu'il vend : notre article ne lui passe qu'une erreur d'un quarantieme dans sa déclaration; au lieu que la jurisprudence accorde un trentieme au vendeur. V. le Commentaire sur l'art. 19 de la Coutume de la Rochelle, n. 90 & 91.

Notre article ne faisant grace au maître sur sa déclaration, qu'autant qu'il n'aura excédé le port de son navire que d'un quarantieme, on ne conçoit pas comment l'annotateur a pu se persuader qu'il falloit que l'erreur fût considérable & presque de moitié, pour donner lieu à des dommages & intérêts contre le maître : quelle idée s'est-il donc formée du quarantieme complet dont il parle, au-dessus du port du vaisseau?

On trouve dans le Mercure de France, deuxieme volume de Janvier 1756, p. 115 & 116, des doutes proposés sur un anonyme sur cette étrange interprétation que donne le Commentateur au sujet du quarantieme dont parle notre article. L'anonyme concevoit bien que c'étoit effectivement une erreur, mais timide en apparence à prononcer, il demandoit que quelqu'un voulût s'expliquer sur ce point, & déclarer si le texte étoit expliqué par le Commentaire, ou si le Commentaire n'embrouilloit pas le texte.

Le Commentaire, disoit-il, donne à entendre que le quarantieme fait les

deux cinquiemes. » Cependant le texte ne dit point que c'eſt le quarantieme » de cent; il importe donc d'être éclairé ſur ce point ſi intéreſſant, parce qu'on » ne peut comprendre le jugement du Commentateur, & que ce jugement em- » pêche d'entendre le texte, comme le texte empêche de concevoir le Com- » mentaire.

Il ajoutoit que ne connoiſſant point l'auteur, il ne pouvoit s'en expliquer avec lui; mais qu'il connoiſſoit bien l'Ordonnance; *parce qu'elle eſt adoptée de toutes les nations de l'Europe, comme le plus beau morceau de juriſprudence.* Il invitoit les amateurs de la vérité à expliquer, par la voye du Mercure, ce que c'eſt que ce quarantieme.

Si ce n'étoit pas là un badinage, c'étoit aſſurément faire trop d'honneur à un auſſi miſérable Commentaire. L'idée des deux cinquiemes ou de preſque la moitié, eſt une imagination folle. Le quarantieme d'un tout s'entend naturellement & ſans le moindre effort. S'il s'agit d'un tout de quarante, il eſt évident que le quarantieme eſt un, & que ſi le tout eſt cent, le quarantieme eſt deux & demi de ce tout cent; & que ſi le tout eſt deux cens, le quarantieme donne cinq, puiſqu'en deux cens il y a cinq fois quarante.

Sur ce plan, comme l'article déclare qu'il ne ſera pas réputé y avoir erreur dans la déclaration, ſi elle n'eſt au-deſſus du quarantieme; il s'enſuit que ſi le navire a été déclaré de 200 tonneaux & qu'il ſoit exactement de 195 tonneaux, il n'y aura pas de dommages & intérêts à prétendre contre le maître, puiſque l'erreur n'eſt préciſément que d'un quarantieme, & qu'il en ſera autrement en rigueur ſi le navire n'eſt que de 194 tonneaux, attendu que dans ce cas l'erreur excédera le quarantieme.

C'eſt ainſi à peu près qu'un autre anonyme a répondu dans le ſecond volume d'Avril, pag. 96 & ſuiv. Et en effet, il n'eſt pas poſſible d'attacher un autre ſens à notre article.

L'auteur de cette réponſe convient auſſi que notre Ordonnance eſt le plus beau morceau de juriſprudence; après quoi il ajoute que pour la bien entendre, il donne le conſeil qu'il a reçu lorſqu'il a commencé à l'étudier & qui eſt en uſage dans les places maritimes. » Ne vous ſervez jamais du Commen- » tateur, *c'eſt une paire de lunettes hors d'âge qui embrouille plutôt l'objet que de* » *l'éclaircir.* » On ne pouvoit pas mieux s'y prendre pour mortifier l'auteur que l'on croyoit encore vivant ſur la foi de l'édition de 1747. On ignoroit ſans doute que cette édition n'eſt qu'une réimpreſſion pure & ſimple de celle de 1714, *in*-4°. ou de celle de 1715, *in*-8°. Il ſeroit triſte pour l'auteur du préſent ouvrage, qu'un trait de ſatyre auſſi violent s'étendît juſqu'à lui.

Il vient d'être obſervé que dès que l'erreur excede le quarantieme, le maître eſt ſujet aux dommages & intérêts, quelque modique que ſoit cet excédant. Cependant cela ne doit pas être pris tellement à la rigueur, que l'on ne puiſſe uſer d'indulgence envers le maître ſuivant les circonſtances; c'eſt-à-dire, ſi l'excédant eſt peu de choſe eu égard à la grandeur du bâtiment, & s'il paroît avoir agi de bonne foi.

Mais dans le cas où la fauſſe déclaration du maître l'expoſera aux dommages & intérêts, faudra-t'il lui faire grace de la quotité juſqu'à concurrence de laquelle il pouvoit errer ſans danger dans ſa déclaration, en un mot de ce quarantieme? La négative me paroît devoir l'emporter. Voir *infrà*, article 47, tit. 6 des aſſurances.

ARTICLE VI.

SI le vaiſſeau eſt chargé à cueillette, ou au quintal ou tonneau, le marchand qui voudra retirer ſes marchandiſes avant le départ du vaiſſeau, pourra les faire décharger à ſes frais, en payant la moitié du fret.

C'EST ici une grace accordée au chargeur à cueillette, au quintal ou au tonneau, de pouvoir retirer, avant le départ du navire, les marchandiſes qu'il y a chargées en conſéquence de la charte-partie, & cela qu'il ait de bonnes raiſons pour les retirer, ou que ce ne ſoit qu'un pur changement de volonté par caprice. *Idem*, l'article 11, chap. 9 du Guidon, contre la diſpoſition de l'art. 20 des Loix Rhodiennes, qui, ſans aucune diſtinction, condamnoit au payement du fret entier, le marchand qui retiroit ſes marchandiſes du navire en ces termes : *Si verò mercator eximere merces voluerit, naulum integrum exercitori ſolvat ;* tandis que faute par lui de charger en exécution de la convention, il en étoit quitte pour la moitié du fret, ce qui n'eſt pas plus aiſé à concilier que l'inverſe de la déciſion de l'art. 3 ci-deſſus, avec celle du préſent article.

Quoiqu'il en ſoit, on ne voit point la raiſon du privilege que notre article accorde au marchand chargeur, & pourquoi il en eſt quitte alors en faiſant décharger ſes marchandiſes à ſes frais, & en payant ſimplement la moitié du fret, ſur-tout après que l'art. 3 ci-deſſus a décidé que le marchand qui n'aura pas chargé la quantité des marchandiſes portées par la charte-partie, ne laiſſera pas d'en payer le fret, comme ſi le tout avoit été chargé. Mais enfin la loi eſt portée, il faut s'y tenir & conclure, même en expliquant & limitant ledit art. 3, que ſa diſpoſition n'a lieu que lorſque le marchand, ſur la pourſuite du maître, a laiſſé partir le navire, ſans déclarer qu'il ne vouloit pas y charger un plus grand nombre de marchandiſes, & achever de remplir ſon engagement, aux offres de payer la moitié du fret des marchandiſes non chargées ; car ſi après avoir tout chargé, il peut retirer une partie de ſes marchandiſes en payant ſeulement la moitié de leur fret, il eſt évident, par identité de raiſon, qu'il peut refuſer de completter ſon chargement en payant tout de même la moitié du fret de ce qui manque pour l'accomplir.

La raiſon pour laquelle notre article veut que le marchand ſoit quitte en payant la moitié du fret ſeulement, eſt ſans doute que le maître peut trouver à remplacer ces marchandiſes retirées de ſon navire ; & qu'ainſi la moitié du fret qu'il gagne, eſt cenſée ſuffire pour le dédommager du retardement que cet événement pourra apporter à ſon départ ; d'où il s'enſuit évidemment que cette moitié du fret lui ſera acquiſe ſans retour, quoiqu'il parvienne dans la ſuite à completter ſon chargement ; ce qui s'accorde au reſte avec ce qui a été dit ſur l'art. 3, que le maître ne conſervera le fret entier, qu'autant qu'il n'aura pas achevé la charge de ſon navire, en y recevant des marchandiſes d'ailleurs.

Comme notre article ne parle que du cas où le navire eſt frété à cueillette

ou au tonneau, je ne pense point que sa décision soit applicable à l'affrétement d'un navire en entier; c'est-à-dire, que l'affréteur, soit après avoir commencé de charger ou avant, puisse renoncer à l'affrétement & laisser le navire au maître en lui payant la moitié du fret convenu, quoiqu'il semble que le principe de décision soit le même. La raison est que cet article étant extraordinaire, il ne convient pas d'en faire l'application d'un cas à un autre; à quoi il faut ajouter qu'il est tout autrement difficile de trouver un navire à affréter en entier, qu'à l'affréter au tonneau ou à cueillette, pour une petite quantité de marchandises qui y reste à y charger.

De sorte que, dans l'hypothese de l'affrétement du navire en entier non exécuté de la part de l'affréteur, j'estime que l'affréteur est tenu de payer tout le fret convenu, à la déduction toutefois des marchandises que le maître aura introduites dans son navire; il n'importe comment, desquelles marchandises le fret sera réglé à l'amiable ou par experts, pour en être fait raison à l'affréteur, sans préjudice néanmoins des frais de retardement du maître s'il est mis en regle pour cela.

ARTICLE VII.

LE maître pourra aussi décharger à terre les marchandises trouvées dans son vaisseau, qui ne lui auront point été déclarées; ou en prendre le fret au plus haut prix qui sera payé pour marchandises de pareille qualité.

IL a été observé ailleurs, que nul n'a droit de charger des marchandises dans un navire sans l'aveu du maître. Ainsi, s'il trouve des marchandises dans son vaisseau, qui y ayent été chargées sans son consentement, il lui est permis de les renvoyer à terre, & de refuser d'en signer le connoissement, & cela sans examiner s'il a d'autres marchandises ou non pour les remplacer. Il lui est libre néanmoins de les garder, auquel cas il pourra en exiger le fret au plus haut prix que payent les marchandises de pareille qualité; moyennant quoi il sera obligé d'avoir le même soin de ses marchandises, que s'il étoit engagé par la charte-partie de les recevoir dans son navire; & s'il n'y a pas d'autres marchandises de même qualité, le fret sera réglé par experts.

Cependant cette liberté qu'il a de retenir ces marchandises au lieu des les renvoyer à terre, suppose que par-là le navire n'est pas surchargé, autrement il s'exposeroit aux dommages & intérêts qui pourroient résulter de la surcharge. Et c'est vraisemblablement ce qu'a voulu dire le Commentateur dans ses observations sur cet article; en quoi il n'y a rien d'extraordinaire, puisque, de maniere ou d'autre, le maître ne peut jamais surcharger le navire qu'à ses périls & risques.

Au surplus, comme il se peut que le maître ne remarque ces marchandises, chargées sans son aveu, qu'après qu'il a mis à la voile, & qu'ainsi il n'est plus à même d'en délivrer un connoissement à celui à qui elles appartiennent: c'est un des cas où le connoissement n'est pas absolument nécessaire pour

justifier la réalité du chargement, comme il sera observé sur l'article 12 du titre du jet & contribution.

Reste de savoir, si dans le même cas que le maître n'a apperçu ces effets chargés sans son consentement, qu'après qu'il a mis à la voile, il peut valablement, en cas de relâche dans quelque port, mettre ces marchandises à terre, en les consignant entre les mains d'une personne solvable, & en en donnant avis au propriétaire de ces effets ? J'estime que non, à moins que le navire ne soit réellement surchargé, auquel cas il doit prendre l'avis de son équipage comme s'il s'agissoit d'un jet; & même en faire sa déclaration pardevant le Juge de l'Amirauté du lieu, sinon devant le Consul de la nation Françoise, le port étant étranger. Par la même raison de la surcharge, s'il est nécessaire de jetter ces marchandises, il le pourra en pleine mer, de l'avis tout de même de son équipage, & la valeur de ces marchandises ne sera point payée, suivant le même article 12 du titre du jet & contribution.

ARTICLE VIII.

LE marchand qui retirera ses marchandises pendant le voyage, ne laissera pas d'en payer le fret entier, pourvu qu'il ne les retire point par le fait du maître.

LA liberté accordée par l'article 6 au marchand chargeur à cueillette ou au tonneau, de retirer ses marchandises en payant seulement la moitié du fret, n'est que pour le cas où le navire n'a pas encore mis à la voile. Si c'est pendant le voyage, cet article l'assujettit au payement du fret entier, à moins que par le fait du maître il ne soit obligé de les retirer.

Or, le fait du maître peut procéder, ou du mauvais état de son navire qui se trouve incapable de naviger davantage par sa vetusté, & alors suivant l'article 12, le maître perd son fret, & en outre est tenu lui-même des dommages & intérêts, ou de ce que le maître change de route, ou alonge trop le voyage par des escales dont il n'a pas prévenu le chargeur. Dans tous ces cas, il est juste que le chargeur puisse retirer ses marchandises sans payer aucun fret, & même de lui adjuger ses dommages & intérêts contre le maître.

La raison pour laquelle le fret est dû en entier, lorsque le chargeur retire ses marchandises pendant le voyage, sans que le fait du maître y donne lieu, c'est que le maître est par-là mis hors d'état de remplacer ces marchandises, au moyen de quoi il seroit constitué en perte si le fret ne lui étoit pas payé en entier.



ARTICLE

ARTICLE IX.

SI le navire eſt arrêté pendant ſa route, ou au lieu de ſa décharge par le fait du marchand affréteur ; ou ſi le vaiſſeau ayant été affrété allant & venant, *il eſt contraint de faire ſon retour lege*, l'intérêt du retardement & le fret entier ſeront dûs au maître.

COMME le fait du maître ne peut nuire à l'affréteur ni empêcher l'exécution des clauſes & conditions de la charte-partie, ſans donner lieu aux dommages & intérêts, de même le fait de l'affréteur ne peut nuire au maître. Ainſi, ſi par ſon fait le navire eſt arrêté pendant ſa route, ou ſi à ſon arrivée, la charge de ſes marchandiſes eſt retardée par ſa faute, ou parce qu'elles ſont ſaiſies par ſes créanciers, ou parce qu'elles ſont prohibées, il doit néceſſairement, outre le fret en entier, payer au maître les frais du retardement qu'il lui a cauſé.

De même ſi ayant affrété le navire pour l'aller & le retour, il manque de charger au retour, il payera également le fret en entier, puiſque c'eſt ſa faute ; & outre cela il devra au maître les frais de ſon retardement & des procédures que le maître aura faite contre lui pour le mettre en demeure & le faire condamner de charger.

Il ne ſera pas en termes au reſte de ſe prévaloir du privilege porté par l'article 6 ci-deſſus ; c'eſt-à-dire, qu'il ne ſera pas reçu à offrir de payer la moitié du fret ſeulement, ſoit en retirant les marchandiſes qu'il auroit déjà chargées pour le retour, ſoit en déclarant qu'il n'en veut point charger du tout. 1°. Parce que l'affrétement eſt un contrat indiviſible, & que ſon exécution ayant commencé avec effet, au moment du départ du navire pour le lieu de ſa deſtination, on ne peut plus en éluder l'accompliſſement. 2°. Parce qu'on comprend qu'il eſt tout autrement difficile au maître de trouver un remplacement de marchandiſes pour le retour, que pour l'aller & le retour, lorſqu'il n'a pas encore commencé ſon voyage.

Ainſi, que dans le cas d'un affrétement pour l'aller & le retour, l'affréteur au tonneau ou à cueillette, puiſſe avant le départ du navire retirer ſes marchandiſes, ou refuſer de charger en payant ſimplement la moitié du fret conformément à l'article 6, ce qui s'entend alors de la moitié du fret, tant de l'aller que du retour : il n'y a rien à dire, puiſque la loi y eſt expreſſe ; mais on ne peut pas conclure delà qu'ayant chargé pour l'aller, il ait droit de ſe diſpenſer de charger pour le retour, en offrant tout de même la moitié du fret pour le retour. La theſe eſt toute différente, attendu que le voyage eſt commencé, & que, tant par cet article que par le précédent, il eſt formellement décidé que le marchand qui retire ſes marchandiſes pendant le voyage, ou qui autrement manque d'exécuter la charte-partie, doit le fret entier, & outre cela l'intérêt du retardement du maître.

Cependant comme la loi n'a en vue abſolument que le juſte dédommagement qui eſt dû au maître, il faut ſe rappeller ce qui a été obſervé ſur les

articles 3 & 6 ci-dessus, & dire en conséquence, que le marchand chargeur qui aura manqué à son engagement pour le retour, ne payera le fret entier pour le retour, qu'autant que le maître n'aura pas trouvé à completter son chargement, & qu'à proportion de ce qui y manquera : c'est ce qui résulte évidemment de ces mots, *il est contraint de faire son retour lege;* d'où il s'ensuit que si le retour n'a pas été lége, ou s'il ne l'a été qu'en partie, ce n'est pas le cas du payement total du fret de la part de l'affréteur réfractaire à son engagement. Le maître ne peut exiger de lui alors le fret du retour, qu'à la déduction du fret qu'il aura stipulé pour les marchandises qu'il aura prises de quelqu'autre, avec les dommages & intérêts résultans de son retardement à dire d'experts, & les frais de ses poursuites contre l'affréteur, le tout si autrement il n'y a pas eu de convention particuliere entr'eux, pour le Réglement des dommages & intérêts, résultans de l'inexécution de la charte-partie; auquel cas il ne s'agira nullement d'examiner si le retour aura été lege ou non, mais seulement de l'exécution de la convention.

Le fret du retour comme de l'aller, est dû des marchandises qu'il a fallu rapporter, la vente n'ayant pu s'en faire dans le lieu de leur destination : Sentence de Marseille du 11 Décembre 1750. *Idem*, si la charge des marchandises a été défendue : autre Sentence du mois de Juin 1751, ce qui est conforme au Consulat, ch. 189, à l'avis de Loccenius *de jure maritimo, lib.* 3, cap. 6, n. 11, *fol.* 275, de Stypmanus *ad jus marit. cap.* 10, part. 4, n. 229, *fol.* 520, & de Stracha *de navib.* part. 3, n. 25. On suppose néanmoins que le maître ne sût pas que ce fussent des marchandises prohibées.

En cas que la décharge ne soit retardée que parce qu'on fait faire la quarantaine au navire, il n'y aura point alors de dommages & intérêts de part ni d'autre.

ARTICLE X.

LE maître sera aussi tenu des dommages & intérêts de l'affréteur, au dire de gens à ce connoissans, si par son fait le vaisseau étoit arrêté ou retardé au lieu de sa décharge, ou pendant sa route.

LA réciprocité des engagemens est de l'essence de tous les contrats maritimes; c'est pourquoi le maître à son tour, sera tenu des dommages & intérêts, si par son fait le vaisseau est arrêté ou retardé au lieu de sa décharge ou pendant sa route.

L'Arrêt ou le retardement procédera de son fait, s'il relâche sans nécessité, s'il fait escale sans y être autorisé, si l'Arrêt a pour cause le défaut des pieces dont il devoit être muni pour rendre sa navigation legitime; enfin s'il manque aux formalités nécessaires à son arrivée pour se mettre en état de faire sa décharge en régle, & le plus promptement qu'il est possible.

Dans tous ces cas les dommages & intérêts de l'affréteur consistent dans

la perte qu'il souffre à l'occasion du retardement de l'arrivée & de la vente de ses marchandises ; ce qui comprend à plus forte raison les avaries que les marchandises auront reçues par-là. En un mot, ce sera sur les circonstances qu'on se réglera pour la liquidation des dommages & intérêts.

L'Ordonnance de 1584, article 75, assujettit à la peine corporelle, le maître qui refuse d'accomplir le voyage pour lequel il a frété son navire avec les dommages & intérêts.

ARTICLE XI.

SI le maître est contraint de faire radouber son vaisseau pendant le voyage, le chargeur sera tenu d'attendre, ou de payer le fret entier, & en cas que le vaisseau ne puisse être raccommodé, le maître *sera obligé d'en louer incessamment un autre*; *& s'il n'en peut trouver*, il sera seulement payé de son fret à proportion de ce que le voyage sera avancé.

A CAUSE de l'article suivant, il faut supposer ici que la nécessité de radouber le navire, ne vient que du dommage qu'il a reçu, soit par la tempête, ou par le gros temps qu'il a essuyé dans sa route, soit pour avoir touché ou échoué, ou par quelqu'autre accident. Alors quoique ce dommage ne soit qu'une avarie simple particuliere au navire, le retardement qu'il cause pour y remédier, n'est pas moins un événement produit par force majeure ou procédant d'un cas fortuit, à l'occasion duquel par conséquent le maître ni l'affréteur ne se doivent aucune garantie de part ni d'autre.

Il faut donc en pareille conjoncture que l'affréteur attende le radoub du navire, si tant est qu'il puisse être fait promptement, dit l'article 4 des Jugemens d'Oleron, & l'article 16 de l'Ordonnance de Wisbuy. *Idem*, Kuricke *ad jus Hanseaticum*, *tit.* 2, *art.* 29, *fol.* 751 ; *Casa Regis*, *disc.* 22, *n.* 53, ou qu'il paye le fret entier, (sans pouvoir user du privilege de l'art. 6 ; c'est-à-dire, retirer ses marchandises en offrant la moitié du fret seulement ; attendu que le voyage est commencé, & que suivant l'art. 8, il ne peut plus alors retirer ses marchandises qu'à la charge de payer le fret entier,) à moins que le fait du maître ne l'y oblige, ce dont il n'est pas ici question.

Il y a plus, si pour le radoub du navire il y a nécessité de décharger les marchandises, la décharge comme le rechargement qu'il y aura à faire dans la suite, se feront aux frais du marchand affréteur ; même art. 4 des Jugemens d'Oleron. Et à cela il n'a rien à dire, c'est une suite de l'accident qui oblige au radoub, dont il n'a pas de garantie à demander au maître ou propriétaire du navire, qui au reste perd le plus à tout cela ; non-seulement parce que les frais du radoub tombent sur lui seul, mais encore la nourriture & les loyers de l'équipage : cependant l'article 55 de l'Ordonnance de Wisbuy met ces frais au rang des avaries grosses & communes.

Si toutefois le navire ne peut être raccommodé de maniere à pouvoir continuer son voyage avec sûreté, (à l'effet de quoi avant de commencer à

travailler au radoub, il s'agira d'en faire faire la visite par des experts qui en rendront leur rapport en forme) *le maître*, dit notre article, *sera obligé d'en louer incessamment un autre*; ce qui paroît extrêmement rigoureux à son égard, puisqu'il s'agit ici d'un événement fortuit ou procédant de force majeure; au moyen de quoi la Justice voudroit qu'il lui fût libre de louer un autre navire, s'il le jugeoit à propos, pour continuer le voyage sans lui en imposer l'obligation, d'autant plutôt que par les difficultés que les marchands chargeurs pourroient apporter à la subrogation d'un autre navire, il seroit contraint d'en prendre un beaucoup plus sûr que le sien ne paroissoit d'abord, & par-là de payer un fret beaucoup plus considérable que celui qu'il devoit gagner.

Ce tempérament d'équité que l'on trouve au reste dans l'article 42 des loix Rhodiennes, paroît d'autant plus naturel en interprétation de notre article, que par les articles 19, 21 & 22 ci-après, où il s'agit de marchandises rachetées, ou sauvées du naufrage, on ne voit point que le maître soit tenu de louer un autre navire, mais seulement que la liberté lui en est laissée s'il veut gagner son fret en entier; ce qui est conforme à la disposition du même article 4 des jugemens d'Oleron, & à celle des articles 16 & 37 de l'Ordonnance de Wisbuy, de même qu'à l'avis de Kuricke, *loc. cit.* & sur l'article premier du tit. 9, *fol.* 795. Et pourquoi en seroit-il autrement dans l'espece de notre article, où l'on suppose tout de même que ce n'est pas le fait du maître qui donne lieu au radoub?

A ce sujet il convient de rapporter ici l'avis de Vinnius sur Peckius, *in tit. ad legem Rhodiam.*

Cet auteur examinant la question, pour le cas où le maître seroit obligé de conduire les marchandises dans un temps déterminé sous certaines peines, question qui ne change pas notre espece, tient absolument, *fol.* 295, que le maître étant retenu par maladie, par arrêt du Prince, ou son navire ne pouvant plus être radoubé pour continuer sa route, ne peut être contraint de charger les marchandises dans un autre navire. Voici comme il s'exprime:

Objici hic posset, quod navicularius in casu proposito, conditioni satisfacere potuerit quæsitâ aliâ nave, atque ita pœnam evitare, nisi ad navigandum requireretur tam navis præsentia quam nautæ, nec minus esset impossibile nautam navigare sine navi, quam navem sine nauta Quemadmodum autem nauta, morbo navigare impeditus, alium substituere non potest, nisi mercator consentiat, nec cogitur etsi mercator velit, quia suas operas, nec alienas locavit; ita ut cum illa ipsa navis in quâ merces deportari convenerat vitium fecit, sine culpa nautæ, non cogitur aliam quærere, quæ eumdem usum præbeat, & in locum alterius de quâ convenerat, substituatur.

Cela me paroît juste en effet, & notre article ne doit pas être pris à la lettre; c'est seulement une voie qu'il laisse ouverte au capitaine, s'il veut gagner son fret en entier. Aussi est-il vrai dans l'usage que c'est ainsi qu'on interprete l'article.

Et s'il n'en peut trouver, ou ce qui est la même chose, si ceux qu'il trouve ou qu'il propose ne conviennent pas aux marchands chargeurs; car enfin ils ne sont pas tenus d'accepter la subrogation d'un autre navire, qui leur offre en apparence moins de sûreté que celui dans lequel ils avoient chargé, ni la

ſubrogation de deux navires inférieurs à celui qu'ils avoient choiſi, (ſur quoi voir l'art. 9, titre du capitaine,) encore moins ne peuvent-ils être obligés de conſentir que leurs marchandiſes ſoient miſes dans des barques, alleges ou gabarres pour être portées au lieu de leur deſtination, quelque ſoumiſſion que fît le maître de garantir de tous les événemens, à cauſe qu'en cette partie il pourroit être déſavoué par les propriétaires du navire, comme ayant excédé ſon pouvoir.

Dans ces circonſtances donc, & parce qu'en pareil cas tous les délais étant de conſéquence, il ſeroit dangereux de plaider ſur le point de ſavoir, ſi le navire offert par ſubrogation eſt acceptable ou non; le train ordinaire eſt de réſoudre la charte-partie, & de payer au maître ſon fret, à proportion de ce que le voyage eſt avancé, aux termes de cet article, auquel eſt conforme en cette partie ledit article 4 des Jugemens d'Oleron, qui appelle cette maniere de régler le fret, *vue par vue*, *cours par cours*.

Mais ſi le maître pour gagner ſon fret en plein, loue un autre navire, ce doit être à ſes dépens, quoique ce prix excede celui qui reſte à gagner par le premier navire : Sentence de Marſeille du 30 Juillet 1748. La queſtion s'eſt préſentée de nouveau dans la même Amirauté en 1755, & je ne doute pas qu'elle n'y ait été jugée de la même maniere.

C'eſt auſſi ce qui me confirme dans cette idée que le maître, dans le cas de notre article, ne peut pas être forcé de prendre à fret un autre navire, autrement nul doute que ce ne fût aux frais des marchands chargeurs pour l'excédant du fret convenu d'abord entr'eux & le maître; à moins en tout cas qu'il n'y eût de l'excès dans la ſtipulation du fret du navire ſubrogé, parce qu'alors le maître ſeroit préſumé avoir ſacrifié les intérêts des marchands chargeurs, ſans l'aveu deſquels il ne lui étoit pas permis d'aggraver leur condition.

ARTICLE XII.

SI toutefois le marchand prouvoit que lorſque le vaiſſeau a fait voile, il étoit incapable de naviger, le maître perdra ſon fret & répondra des dommages & intérêts du marchand.

CELA fait voir que l'article précédent n'eſt que pour le cas où le radoub à faire au navire, vient d'un cas fortuit ou autre accident maritime. Ici où il eſt queſtion d'une prévarication de la part du maître ou du propriétaire, pour avoir loué un navire incapable de naviger, il eſt décidé avec juſte raiſon que le maître non-ſeulement perdra ſon fret, mais encore répondra de tous les dommages & intérêts des affréteurs ou marchands chargeurs, s'il eſt vérifié qu'effectivement le navire n'étoit pas en état de naviger avec une ſûreté convenable, ce qui dépendra de l'état de vetuſté & de caducité où les experts auront déclaré avoir trouvé le navire.

La peine au reſte ne doit nullement paroître trop rigoureuſe, puiſque le maître par la nature du contrat d'affrétement eſt néceſſairement tenu de garantir ſon navire bon & parfaitement en état de faire le voyage en queſtion,

à peine de tous dépens, dommages & intérêts. Quintin Weytsen, traité des avaries, pag. 10.

On sent bien qu'en pareil cas les assureurs seroient à couvert de toute recherche de la part des assurés. V. le tit. des assurances, art. 29.

La garantie du propriétaire du navire, ou la fin de non-recevoir contre l'assuré, auroit lieu tout de même, quoique le navire avant son départ auroit été visité & jugé en état de faire le voyage, dès que par événement il seroit vérifié que par des vices cachés il n'étoit plus navigable; c'est-à-dire, s'il étoit constaté qu'il avoit des membres pourris, cassés ou tellement gâtés, qu'il fût réellement hors d'état de résister aux accidens ordinaires de coups de vent & des coups de mer, inévitables en toute navigation. La raison est que la visite d'un navire à son départ, ne porte que sur ses parties extérieures, parce qu'on ne le dévegre pas; au moyen de quoi elle ne peut découvrir les vices intérieurs & cachés, dont par conséquent le propriétaire ou le maître demeure toujours responsable, & cela avec d'autant plus de justice qu'il ne peut pas ignorer le mauvais état du navire : mais quand il l'ignoreroit, il en seroit de même, étant nécessairement tenu de le fournir bon & capable de faire voyage.

ARTICLE XIII.

LE maître sera payé du fret des marchandises qui auront été jettées à la mer pour le salut commun, à la charge de la contribution.

LA raison pour laquelle le fret entier des effets jettés pour le salut commun, est dû au maître, c'est que la valeur de ces effets perdus est rejettée tant sur le navire & le fret que sur les marchandises sauvées par le jet.

C'est pour cela aussi que le maître ne reçoit le fret dans ce cas, qu'à la charge de la contribution pour raison de ce même fret. Mais il ne contribue que jusqu'à la moitié du fret, & de la moitié de la valeur du navire; & cela est juste, comme il sera montré ci-après sur l'art. 7, tit. 8 du jet & contribution, à la différence de la contribution en cas de rachat, ou le navire & le fret entrent pour le tout, art. 20 ci-après.

S'il n'y a pas lieu à la répartition & contribution des effets jettés & recouvrés dans la suite, parce que le navire aura péri depuis le jet, aux termes des articles 17 & 20 du tit. du jet & contribution, savoir si le fret sera dû de ces effets jettés & recouvrés? L'Ordonnance n'en parle point, mais je n'en doute nullement, l'art. 18 ci-après qui refuse le fret des marchandises perdues par naufrage ou échouement, pillées par les pirates ou prises par les ennemis, n'étant pas applicable à l'espece dont il s'agit, ou les effets jettés sont supposés recouvrés. Mais par argument des articles 19 & 21, je crois que le fret ne sera dû que jusqu'au jour du jet, puisque le navire n'a eu aucune part à leur recouvrement, & que par lesdits articles 19 & 21, le maitre ne peut prétendre le fret entier, qu'autant qu'il aura conduit les effets rachetés ou sauvés du naufrage, au lieu de leur destination.

ARTICLE XIV.

LE fret fera pareillement dû pour les marchandifes que le maître aura été contraint de vendre, pour vituailles, radoub & autres néceffités preffantes, en tenant par lui compte de leur valeur, au prix que le refte fera vendu au lieu de leur décharge.

IL faut rapprocher cet article du dix-neuvieme, tit. 1, liv. 2, & voir ce qui y a été obfervé par rapport au droit qu'a le maître de vendre des marchandifes pour vituailles, radoub & autres néceffités preffantes du navire pendant le voyage.

Ce que cet article décide de plus, c'eft que d'un côté le maître tiendra compte de la valeur de ces marchandifes au prix que le refte fera vendu au lieu de la décharge; & d'un autre côté, que par cette raifon il aura le fret entier de ces mêmes marchandifes; ce qui eft conforme à l'art. 22 des jugemens d'Oleron & aux articles 35 & 69 de l'Ordonnance de Wisbuy, & à l'art. 19 des affurances d'Anvers.

Tout cela fuppofe néanmoins que le navire arrive à bon port. *Quid* s'il vient dans la fuite à perir? L'article 68 de la même Ordonnance de Wisbuy, décide en ce cas que le maître ne fera pas moins tenu de payer au marchand la valeur de fes marchandifes qu'il a vendues, fans pouvoir même en prétendre le fret.

Mais cette derniere décifion ne me paroît nullement juridique, le maître étant toujours en droit de prétendre le fret de toutes les marchandifes qu'il délivre, où dont il eft obligé de payer la valeur.

A l'égard de la premiere, tout confidéré, elle eft jufte, fans diftinguer fi le naufrage eft complet avec perte entiere du navire & des marchandifes, ou s'il y a des marchandifes fauvées avec une bonne partie du navire, & de fes agrêts & apparaux; car quoiqu'au premier cas on puiffe dire que la valeur des marchandifes vendues pour les néceffités du voyage ne doit pas être payée à caufe qu'elles auroient péri comme les autres; il y a lieu de conclure néanmoins qu'il fuffit que ces marchandifes vendues, ayent fervi à mettre le navire en état de continuer fa route, pour que le prix en foit dû à celui à qui elles appartenoient, fans égard au naufrage qui a fuivi, parce que c'eft une perte qui ne fait qu'une avarie fimple pour le propriétaire du navire. En vain répliqueroit-on, qu'il en doit être dans l'occurrence, comme fi ces marchandifes vendues euffent été prifes à la groffe, ou quelles euffent été jettées pour le falut commun, ou données par compofition pour rachat, puifque fi elles n'euffent pas été vendues, le navire ne pouvant continuer fa route auroit péri. Tout ce que cela prouve, c'eft que le navire avoit befoin de ce fecours, & que c'eft fa dette qui a été payée par-là; au moyen de quoi étant perfonnelle au propriétaire du navire, c'eft à lui à la payer indépendamment du fort poftérieur de fon bâtiment, de la même maniere que fi, au lieu de vendre ces marchandifes, le maître eût emprunté d'un autre, une pareille fomme pour laquelle il auroit tiré fur lui une lettre de change.

On ne peut pas regarder ces marchandiſes comme priſes à la groſſe, puiſque celui à qui elles appartenoient n'y a pas conſenti & n'en a pas fait la ſtipulation.

On ne peut pas non plus comparer ce cas-ci au jet, n'étant pas queſtion de tempête ni d'aucune autre circonſtance qui ait obligé au jet. Et quand on voudroit même admettre la comparaiſon du jet, le propriétaire des marchandiſes ne devroit pas moins être payé nonobſtant la perte du navire, attendu qu'il faudroit regarder ces marchandiſes en même-temps comme ſauvées, au moyen de leur valeur qui en eſt dûe par le propriétaire du navire qui a payé ſa dette.

Enfin on ne peut pas comparer ce cas au rachat, quelque ſuppoſition que l'on faſſe, puiſque ce n'étoit pas une dette commune qu'il étoit queſtion d'acquitter, mais la dette propre & particuliere du propriétaire du navire.

Il eſt vrai qu'il eſt heureux pour celui à qui appartenoient ces marchandiſes, qu'elles ayent été vendues par préférence à d'autres, même à celles de la cargaiſon; mais il ne faut pas moins que la valeur lui en ſoit payée : c'eſt le cas de dire *gaudeat bonâ fortunâ.*

En un mot, nulle raiſon pour diſpenſer du payement le propriétaire du navire, puiſque c'eſt à acquitter ſa dette perſonnelle que la ſomme a été employée.

De tout ceci il s'enſuit que dans le ſecond cas, il n'eſt nullement queſtion de faire la répartition & contribution de la valeur de ces marchandiſes vendues, comme d'une avarie commune, & que c'eſt au propriétaire ſeul du navire à payer tout de même la ſomme, qu'il ſauve ou non des débris de ſon navire de quoi y ſuffire, n'étant pas en termes d'en faire l'abandon avec le fret pour s'exempter du payement.

Mais dans cette hypotheſe ſinguliere, la valeur des marchandiſes ne peut pas être réglée conformément à cet article, puiſque le navire eſt ſuppoſé péri ſans être arrivé au lieu de ſa deſtination & de ſa décharge. Il faut néceſſairement qu'il ſe contente du prix qu'elles ont été vendues, à la déduction du fret acquis dans ce même-temps, à proportion du voyage avancé, ſans être recevable à dire qu'elles auroient pu être vendues un plus haut prix, ni même qu'elles lui coûtoient davantage. Il auroit tout-à-fait mauvaiſe grace à incidenter de la ſorte, devant s'eſtimer trop heureux de pouvoir répéter le prix de la vente, ſans laquelle il auroit tout perdu.

ARTICLE XV.

S'IL arrive interdiction de commerce avec le pays pour lequel le vaiſſeau eſt en route, & qu'il ſoit obligé de revenir avec ſon chargement, il ne ſera dû au maître que le fret de l'aller, *quand même le navire auroit été affrété allant & venant.*

LE cas où avant le départ du navire, il ſurvient une interdiction de commerce avec le pays pour lequel il eſt deſtiné, eſt prévu par l'art. 7, tit. premier de ce liv. 3.

Ici, il s'agit de la même interdiction de commerce arrivée depuis le départ du vaiſſeau, & il eſt décidé que ſi le navire eſt obligé par-là de revenir avec ſon chargement au port d'où il étoit parti, le fret de l'aller ſera dû au maître; mais auſſi qu'il faudra qu'il s'en contente, quand même le navire auroit été affrété allant & venant. Et rien n'eſt plus juſte, puiſque c'eſt-là un cas fortuit & procédant de force majeure, dont l'affréteur ou marchand chargeur ne peut être garant : c'eſt bien aſſez qu'il paye tout le fret de l'aller à cauſe que le voyage eſt commencé, par où il ſe fait une eſpece de compenſation de la perte cauſée par cet événement entre lui & le maître du navire.

Il faut bien prendre garde, au reſte, que l'article ne parle que de l'interdiction de commerce avec le pays pour lequel le navire eſt deſtiné, & que ce n'eſt qu'à raiſon de cette circonſtance qu'il ſuppoſe la néceſſité de ramener le navire au lieu de ſon départ; car ſi l'interdiction ne regardoit pas ce pays-là, comme il n'y auroit pas néceſſité alors d'interrompre le voyage du navire, ni de raiſon pour réſoudre la charte-partie, aux termes du même art. 7, tit. des charte-parties, le maître ne pourroit ramener le navire au lieu de ſon départ ſans s'expoſer au payement de tous les dommages & intérêts des marchands chargeurs, à moins qu'il ne l'eût fait de leur conſentement, auquel cas il faudroit ſuivre la déciſion de cet article, ſauf les conventions contraires.

Ces mots, *quand même le navire auroit été affrété allant & venant*, font voir que quand bien même l'affrétement n'auroit été fait que pour l'aller, le fret ſeroit dû également au maître pour ce voyage de l'aller ſeulement; & cela parce qu'il s'agit d'un voyage commencé, dont l'interruption procéde d'une cauſe extraordinaire, & indépendante des périls maritimes ordinaires; à raiſon de quoi il ne s'agit point de régler le fret à proportion de ce que le voyage eſt avancé comme dans l'article 11 ci-deſſus, & dans le 22 ci-après. D'ailleurs outre le chemin déjà fait pour aller au lieu de la deſtination, il y a celui du retour du navire pour revenir au lieu de ſon départ.

ARTICLE XVI.

SI le vaiſſeau eſt arrêté par ordre ſouverain, dans le cours de ſon voyage, il ne ſera dû ni fret pour le temps de ſa détention, s'il eſt affrété au mois, ni augmentation de fret, s'il eſt loué au voyage: *mais la nourriture & les loyers des matelots, pendant le temps de la détention, ſeront réputés avarie.*

L'ARRÊT par ordre ſouverain avant le départ du navire, eſt prévu dans l'art. 8, tit. des charte-parties : ici il eſt queſtion du même arrêt d'un navire dans le cours de ſon voyage.

Il eſt décidé dans ces deux articles, dans l'un formellement, & dans l'autre implicitement, que la charte-partie doit ſubſiſter en entier, & que le maître & le marchand ſeront réciproquement tenus d'attendre la main-levée de l'arrêt & l'ouverture du port où le navire eſt retenu, ſans dommages & intérêts de

part ni d'autre. Cela veut dire, à l'égard du marchand chargeur, qu'il n'a rien à prétendre, pour raison de ce retardement, quelque préjudice qu'il lui cause; & par rapport au propriétaire ou maitre du navire, comme l'explique le présent art. sans que le fret coure durant le temps de la détention du navire, s'il est affrété au mois, & sans augmentation de fret, s'il est loué au voyage.

Suivant la regle étroite des contrats; l'arrêt du navire par ordre souverain durant le voyage, ne devroit pas empêcher le fret de courir, l'affrétement étant au mois, parce que c'est-là un accident, dont le propriétaire du navire, ou le maître qui le représente, ne doit pas répondre.

Par la raison tout de même que le marchand chargeur n'en est pas garant, le fret ne doit pas augmenter, l'affrétement étant au voyage.

Sur ce principe, chacun de son côté auroit dû supporter les suites de cet événement, suivant la nature de la charte-partie. Mais obliger les chargeurs à payer le fret indéfiniment en cas d'affrétement au mois, c'eût été les exposer à perdre tout leur chargement, & d'un autre côté l'affrétement étant au voyage, n'accorder aucune indemnité au propriétaire du navire, c'eût été le mettre aux risques d'en voir la valeur absorbée par la dépense de la nourriture & des loyers des matelots.

L'équité qui est l'ame des loix maritimes, ne pouvant s'assortir avec la rigueur de la regle, il a donc fallu prendre un tempérament capable de concilier les intérêts du propriétaire du navire avec ceux des marchands chargeurs.

Ce tempérament a été, en ne faisant gagner aucun nouveau fret au propriétaire du navire durant la détention, de lui ménager une sorte de dédommagement, en obligeant les marchands chargeurs de contribuer durant le même-temps à la nourriture & aux loyers des matelots; & certainement il ne se pouvoit rien imaginer de plus judicieux.

On peut dire même pour l'appuyer en point de droit, que si l'on ne doit point faire attention aux retardemens de voyage, causés par les vents contraires ou par le calme, par les autres accidens maritimes, c'est que chacun a dû s'y attendre, & est censé être soumis de plein droit à courir ces risques. Cela est même d'autant plus naturel, que s'il en étoit autrement, chaque voyage, pour peu qu'il fût prolongé, feroit naître des contestations à ce sujet.

Au contraire, l'arrêt de Prince, ou l'interdiction de commerce qui survient, est un événement extraordinaire, procédant de force majeure, qui n'a rien de commun avec les risques & périls de la mer; (& c'est pour cela que les articles 7 & 8 du titre des charte-parties, déclarent qu'il n'y aura alors aucuns dommages & intérêts de part ni d'autre; (de sorte que les assureurs même n'en feroient pas tenus, si la loi ne l'eût pas expressément décidé contr'eux.

Le maître & le chargeur ne s'étant donc pas soumis de courir respectivement les risques de ces événemens extraordinaires, il étoit juste lorsqu'ils arriveroient, que ce fût une perte commune pour eux; car enfin pourquoi tomberoit-elle en entier plutôt sur l'un que sur l'autre?

Il feroit injuste qu'elle tombât sur le propriétaire ou sur le maitre seul, puisque durant tout le temps de la détention de son navire qui dépérit néanmoins, il ne gagne pas de fret. Elle ne peut pas non plus être à la charge de l'affréteur seul, puisqu'il ne gagne rien à la détention, & qu'au contraire il souffre

du retardement de la vente de ses marchandises, sans compter le danger de leur dépérissement.

Cependant les marchandises sont retenues avec le navire; & durant ce temps-là, il faut nourrir les matelots & leur payer les gages qu'ils gagnent. Cela fait par conséquent une augmentation de dépense sur le voyage : augmentation occasionnée par une force majeure qui intéresse le marchand chargeur, comme le propriétaire du navire. Il faut donc nécessairement que cette perte soit supportée en commun, sans distinguer si le navire est affrété au mois, ou s'il l'est au voyage.

C'est aussi ce que cet article paroît avoir nettement décidé en disant : *mais la nourriture & le loyer des matelots pendant le temps de la détention, seront réputés avarie;* car cela ne peut s'entendre naturellement que d'une avarie grosse & commune, non-seulement dans les termes que l'article est conçu; mais encore parce que dans la réalité, le service des matelots en ce cas, n'est pas moins pour la conservation des marchandises que du navire.

Après cela on ne devoit nullement s'attendre à la distinction qui se trouve dans l'art. 7 du tit. des avaries, *ubi vide notata.*

Si l'art. 8, tit. des charte-parties, n'a pas décidé la même chose que celui-ci, c'est qu'avant le départ du navire, les gages des matelots ne courent pas, ce qui est l'objet le plus considérable de leur dépense. D'ailleurs, & cela ne souffre aucune réplique, le voyage n'étant pas commencé, on ne peut supposer aucune perte commune à ce navire & aux marchandises. Enfin l'article 8 déclarant expressément qu'il n'y aura pas de dommages & intérêts de part ni d'autre, on ne peut déroger à cette décision, pour y substituer celle du présent article par rapport à la nourriture des matelots; car il ne pourroit être question que de cela dans l'espece dudit article 8, puisqu'encore une fois, le voyage n'étant pas commencé, les matelots n'ont pas de gages à prétendre.

ARTICLE XVII.

EN cas que le *dénommé au connoissement* refuse de recevoir les marchandises, le maître pourra, par autorité de Justice, en faire vendre pour le payement de son fret, & déposer le reste dans un magasin.

PAR qui que ce soit que les marchandises soient chargées, c'est à celui à qui il est dit par le connoissement qu'elles seront remises, qu'il faut les délivrer, sans que le capitaine puisse s'en défendre en disant qu'elles n'appartiennent pas à celui à qui elles sont adressées, la chose lui étant indifférente absolument : *Casa regis*, *disc.* 25. Il doit tout de même remettre les marchandises à celui au profit de qui l'ordre a été passé, & qui en conséquence est porteur du connoissement; *& si ce dénommé au connoissement* ou le porteur, refuse de les recevoir, & que le refus soit fondé ou non, comme le maître n'en doit pas souffrir, & que le payement de son fret n'en doit pas être retardé, cet article lui permet de se pourvoir en justice pour se faire autoriser à faire vendre des

marchandises jusqu'à concurrence de son fret, & à déposer le reste dans un magasin.

La procédure usitée en pareil cas, est que le maître assigne à celui à qui par le connoissement il est chargé de remettre les marchandises, pour se voir condamner de retirer & recevoir les marchandises en question incessamment, en lui payant son fret, sinon pour voir dire qu'il lui sera permis de faire vendre une partie des marchandises jusqu'à concurrence du montant de son fret & de ses frais, & de déposer le reste dans le magasin de quelque négociant solvable, aux risques, soit du défendeur ou du marchand chargeur, ou de tout autre qu'il appartiendra.

Sur cette assignation, le défendeur qui est le dénommé au connoissement, déclare les causes de son refus; & si elles ne roulent que sur ce qu'il n'entend pas approuver l'envoi du marchand chargeur, ayant des raisons pour ne pas les recevoir pour son compte, le maître est autorisé tout de suite à faire vendre publiquement par un huissier, le défendeur présent ou appellé, des marchandises en question, jusqu'à concurrence de son fret & de ses frais, & à déposer le reste dans le magasin d'un négociant solvable, aux frais & risques de qui il pourra appartenir.

Mais si le refus a pour cause le mauvais état des marchandises, & que le défendeur soutienne que c'est par le fait du maître qu'elles sont avariées, il est ordonné, avant faire droit, qu'elles soient vues & visitées par experts; ce qui engage une instruction, & suspend par conséquent les conclusions du maître, qui ne manque pas alors de protester de faire supporter au défenseur ses frais de séjour & retardement, & généralement tous ses dépens, dommages & intérêts, sur lesquels il est fait droit en définitive, suivant les circonstances au cas qu'il obtienne gain de cause.

Cependant pour peu que la contestation s'engage, comme la provision est dûe au fret, la regle est d'adjuger le fret au maître par provision, sur sa soumission simple de rapporter, si faire se doit, à moins que le refus du chargeur ne paroisse suffisamment fondé, pour exiger du maître bonne & suffisante caution.

ARTICLE XVIII.

IL n'est dû aucun fret des *marchandises perdues par naufrage ou échouement*, *pillées par les pirates*, ou prises par les ennemis; & sera tenu le maître en ce cas de restituer ce qui lui en aura été avancé, *s'il n'y a convention contraire.*

PAR rapport aux marchandises *pillées & déprédées* par les pirates ou par les ennemis, on trouve la même décision dans l'art. 2, chap. 6 du Guidon.

Il répugneroit absolument, en effet, que celui dont les effets auroient été pillés, fût obligé d'en payer le fret; & comme cela repugneroit également pour les marchandises totalement *perdues par naufrage ou échouement*, la décision ne pouvoit manquer d'être la même.

Elle est applicable, au reste, aussi-bien en cas d'affrétement du navire en total, que de stipulation du fret au tonneau ou au quintal, & alors la déduc-

tion du fret doit être faite suivant la quantité des marchandises pillées ou naufragées. Ainsi jugé *& rectè* par Sentence de l'Amirauté de Marseille, du 30 Juillet 1748, au rapport de M. Emerigon : il ne peut pas en effet y avoir de raison de différence.

Mais les marchandises sauvées du naufrage ou échouement, doivent le fret; savoir, en entier, si le maître les conduit au lieu de leur destination dans son navire ou dans un autre, & à proportion seulement du voyage avancé, s'il ne les y conduit pas, & qu'il les livre au lieu du naufrage. *Infrà*, articles 21 & 22.

Et dans ce cas, quoique les marchandises soient extrêmement avariées, le fret n'en est pas moins dû sans diminution, & sans que ceux à qui elles appartiennent soient recevables à en faire l'abandon pour demeurer quittes du fret, aux termes de l'article 25, au moins à le prendre à la lettre, sauf la restriction portée par l'article suivant; en quoi la Justice paroît blessée, s'agissant ici d'un malheur arrivé par cas fortuit, qui naturellement ne devroit pas être mis en parallele avec le dommage arrivé aux marchandises par leur vice propre.

D'ailleurs pourquoi rendre la condition du chargeur plus dure, dans le cas où il ne sauve ses marchandises du naufrage, que dans un état où il ne peut pas même en retirer de quoi payer le fret, que lorsqu'elles périssent en entier? Par événement n'est-ce pas pour lui comme si tout eût péri, puisqu'il n'en peut retirer aucun profit? Il seroit donc juste alors de l'admettre à faire l'abandon de la marchandise pour le dispenser du payement du fret, *ne duplici damno afficiatur;* & par conséquent son assureur, comme étant à son lieu & place, devroit avoir la même ressource d'abandonner la marchandise pour le fret dans ce cas malheureux du naufrage ou échouement. V. *infrà* ce qui sera observé sur ledit article 25.

Le fret n'étant pas dû aux termes de cet article, & suivant la note 9 de l'art. 9 des Jugemens d'Oleron, il étoit de la suite qu'il chargeât le maître de restituer celui qu'il auroit reçu d'avance; mais ayant ajouté, *s'il n'y a convention contraire,* c'est tout comme s'il n'eût pas porté la décision, parce que toutes les fois que le fret se paye d'avance, on ne manque jamais de stipuler qu'il demeurera acquis quelque événement qui survienne.

Cela n'est rien moins que juste, ne fut-ce qu'à cause des malversations que cette certitude du gain du fret, peut occasionner de la part du maître. Aussi nos auteurs de jurisprudence maritime, n'ont-ils point reconnu pour légitime cette stipulation de fret acquis. Kuricke, quest. 34, *fol.* 898 & 899. Loccenius, *de jure maritimo*, *lib.* 3, *cap.* 6, n. 11, *fol.* 274. Cleirac, sur l'art. 9 des Jugemens d'Oleron, n. 9, pag. 51; & Stracha, *de navibus*, part. 3, n. 24. Elle est néanmoins devenue comme de style dans les voyages de Canada & dans les affrétemens faits au Roi. L'usage est en effet que le Roi s'engage de payer le fret, quelque soit le sort du navire. Ci-devant le Roi prenoit même pour son compte la perte du navire & toutes les avaries qui pouvoient lui arriver par cas fortuit ou autre fortune de mer durant le voyage. De sorte que le Roi étoit proprement l'assureur du navire, & avec cela consentoit que le fret stipulé demeurât acquis; mais alors il étoit beaucoup moins considérable. En d'autres occasions il avoit été stipulé, que le fret ne seroit dû qu'au cas que les navires arrivassent à bon port; ce qui n'empêchoit pas que

Sa Majesté ne prît sur elle la garantie des avaries. Mais enfin on est revenu à la stipulation simple du fret acquis, nonobstant la prise ou la perte du navire : ces affrétemens au surplus ne se font qu'en temps de guerre déclarée ou prochaine.

Si le passager meurt dans la route, son droit de passage n'en est pas moins dû pour le tout : Stypmannus *ad jus maritimum*, *part. 4*, *cap. 10*, *n. 45 & seq. fol. 508*. Stracha, *de navibus*, part. 3, n. 17 *& seq.* Mais le droit de passage d'une femme enceinte, n'augmente pas à raison de l'enfant dont elle accouche. Les mêmes auteurs, *ibid.* l'un n. 41, & l'autre n. 22, avec Kuricke, *ad jus Hanseaticum*, *tit. 5*, *art. 5*, *fol. 757*, & Loccenius, *de jure maritimo*, *lib. 3*, *cap. 6*, *n. 12*, *fol. 275*. Ce qui est fondé sur les loix citées par Cleirac, n. 29, art. 8 des Jugemens d'Oleron, pag. 45, *idem*, Julius Ferretus, *de re navali*, *lib. 1*, *n. 56*, *fol. 10*.

ARTICLE XIX.

SI le navire & les marchandises sont rachetées, le maître sera payé de son fret jusqu'au lieu de la prise, même de son fret entier, s'il les conduit au lieu de leur destination, *en contribuant au rachat.*

LE navire ayant été pris & ensuite racheté avec son chargement, il est juste que le fret des marchandises soit payé comme s'il n'y avoit eu ni prise ni rachat, au cas que le navire se rende à sa destination avec les marchandises : c'est ce que notre article décide nettement d'après l'art. 7 du traité des contrats maritimes de Cleirac, pag. 276. Mais ce qu'il ajoute, que sans cela le maître ne sera payé du fret que jusqu'au lieu de la prise, ne s'entend pas de même & ne peut être justifié, qu'en supposant que le navire pour avoir été trop maltraité dans le combat, ou par la tempête, ne pouvant plus continuer sa route, est obligé de retourner au lieu d'où il est parti, ou de gagner quelque autre port, sans être en état d'être radoubé. Alors le fret ne sera dû véritablement que jusqu'au jour de la prise, qui répond à la proportion du voyage avancé dont il est parlé dans l'art. 11 ci-dessus. Mais hors delà, que le navire ait été emmené par l'ennemi & racheté quelque-temps après, ou qu'il ait été racheté aussi-tôt après la prise, il faut qu'il continue son voyage, sans quoi le maître est tenu des dommages & intérêts envers les marchands chargeurs; auquel cas il n'a pas de fret à prétendre, même jusqu'au jour de la prise. Et si après avoir continué sa route, il est obligé ensuite de relâcher & de faire sa décharge dans quelque autre port que celui de sa destination, pourquoi n'auroit-il son fret que jusqu'au jour de la prise, & ne lui seroit il pas payé à proportion du voyage avancé?

On ne peut pas supposer le navire emmené par l'ennemi dans un de ses ports, puisqu'alors il n'est plus question de rachat, & qu'assurément l'ennemi ne payera pas le fret; ou si malgré cela on suppose le rachat en pareilles circonstances, nulle raison encore alors de borner le fret au jour de la

prise, que le navire reprenne ou non la route de sa destination.

Enfin s'il s'agit du fret des marchandises données en payement du rachat, nulle raison non plus de ne le faire payer que jusqu'au jour de la prise, puisque ces mêmes marchandises devant être estimées au prix courant des marchandises de même qualité, au lieu de la décharge du navire, déduction faite des frais, aux termes de l'article suivant, & de l'article 6 du titre 8 du jet & contribution, il est de droit & d'une nécessité indispensable que le fret en soit payé en entier.

De sorte qu'excepté le seul cas de la rupture du voyage, aussi-tôt après la prise & le rachat, on ne voit pas qu'il y ait lieu d'appliquer la décision de cet article, qui arrête le cours du fret au jour de la prise.

En contribuant au rachat. Ceci regarde précisément le fret, mais sans exclure le navire & les marchandises qui doivent tout de même contribuer au rachat, aux termes de l'article suivant.

ARTICLE XX.

LA contribution pour le rachat se fera sur le prix courant des marchandises au lieu de leur décharge, déduction faite des frais; & sur le total du navire & du fret, déduction faite des vituailles consumées, & des avances faites aux matelots, lesquels contribueront aussi à la décharge du fret, à proportion de ce qui leur restera dû de leurs loyers.

LA contribution au rachat dont il est ici uniquement question, est différente de celle qui concerne le jet des marchandises, ou effets du navire pour le salut commun.

En quoi ces deux manieres de contribuer sont conformes, c'est que l'estimation des marchandises, ce qui s'entend aussi-bien de celles qui ont été données pour le rachat, que des autres, se fait au prix courant qu'elles valent au lieu de la décharge du navire. *Idem* en matiere de jet, art. 6 du tit. 8.

Notre article ajoute, déduction faite des frais; c'est-à-dire, de décharge & autres : mais cette décision convient également à la contribution pour le jet; & il faut encore ajouter à la déduction aussi du fret, comme il sera montré sur ledit article 6 du titre 8.

En quoi les deux contributions différent, c'est qu'aux termes de l'article 7 du même titre 8, le navire & le fret ne contribuent que pour moitié, par les raisons qui en sont rendues sur ledit article; au lieu qu'ici en fait de rachat, ils contribuent pour le total. Mais ce qui fait une sorte de compensation qui rend égale la condition du propriétaire du navire & des chargeurs, c'est que la contribution pour le total du navire & du fret, n'a lieu ici qu'à la déduction des vituailles consumées & des avances faites aux matelots sur leurs loyers, lesquels matelots de leur côté contribuent à la décharge du fret, au payement du rachat à proportion de ce qui leur reste dû de leurs loyers; au lieu qu'en cas de jet, les matelots n'entrent du tout point dans la contribution suivant

l'article 11 dudit titre 8, ni à aucunes avaries aux termes de l'article 20, titre des loyers des matelots, ſi ce n'eſt pour le rachat du navire, ce qui établit une ſeconde différence dans les deux contributions.

La raiſon pour laquelle les loyers des matelots ne contribuent point au jet, eſt rapportée ſur ledit article 11. S'il en eſt autrement en fait de rachat, c'eſt d'un côté que ce rachat n'eſt pas leur ouvrage comme à l'égard du jet; & d'un autre côté ce qui eſt le motif déciſif, c'eſt que le rachat leur a ſauvé la liberté, & par ce moyen leurs gages. V. *infrà* l'art. 20 du tit. ſuivant.

Du même principe il s'enſuivroit qu'ils devroient contribuer auſſi pour les avances qu'ils ont reçues; mais s'ils en ſont diſpenſés, c'eſt que leurs hardes ne contribuent jamais, & qu'ils ſont toujours préſumés avoir employé leurs avances à l'achat de la majeure partie de leurs hardes. En un mot c'eſt une choſe conſommée qu'il ſeroit trop rigoureux de leur faire rapporter pour entrer en contribution.

Comme ce n'eſt qu'à la décharge du fret qu'ils contribuent, & que le propriétaire du navire contribue pour le total du navire & du fret, il n'y a que les marchands chargeurs qui peuvent gagner à cette opération qui fait contribuer les matelots pour leurs gages reſtans, puiſque ſans cela le propriétaire ne contribueroit que pour la moitié du navire & du fret. Mais c'eſt une queſtion, ſi par événement ils y gagnent en effet, attendu que le propriétaire ne contribue qu'à la déduction des vituailles conſumées, & des avances faites aux matelots qui ne contribuent point à cet égard. Et c'eſt ce qui a fait dire ci-deſſus qu'il ſe fait une eſpece de compenſation entre le propriétaire du navire & les marchands chargeurs; de maniere qu'il ſe peut qu'il n'y ait que les matelots qui perdent réellement à cette opération de la contribution, différente de celle qui ſe pratique en cas de jet.

ARTICLE XXI.

LE maître ſera auſſi payé du fret des marchandiſes ſauvées du naufrage, en les conduiſant au lieu de leur deſtination.

DES marchandiſes naufragées & ſauvées ſont à l'égard du fret, tout comme ſi elles n'avoient point eſſuyé de naufrage. Ainſi le maître doit être payé de ſon fret entier en les conduiſant au lieu de leur deſtination, art. 16 de l'Ordonnance de Wisbuy.

Cependant ſi les effets étoient avariés de maniere qu'ils ne puſſent être rembarqués ſans y avoir remédié, le maître ſeroit tenu d'attendre qu'ils fuſſent mis en état d'être rembarqués, ou de ſe contenter du fret à proportion du voyage avancé.



ARTICLE XXII.

S'IL ne peut trouver de vaiſſeau pour conduire les marchandiſes ſauvées, il ſera payé du fret à proportion ſeulement du voyage avancé.

CET article n'a pas beſoin d'une explication particuliere, après ce qui a été obſervé ſur l'art. 11 ci-deſſus.

ARTICLE XXIII.

LE maître ne pourra retenir la marchandiſe dans ſon vaiſſeau faute de payement de ſon fret; mais il pourra dans le temps de la décharge, s'oppoſer au tranſport, ou la faire ſaiſir, même dans les alleges ou gabarres.

CET article eſt conforme à la note 3, ſur l'art. 21 des Jugemens d'Oleron, page 86.

La raiſon pour laquelle il n'eſt pas permis au maître de retenir la marchandiſe dans le vaiſſeau faute de payement du fret, n'eſt pas celle que donne le Commentateur; ſavoir, que ce ſeroit une voie de fait qui eſt très-défendue par les loix, *ne partes veniant ad arma*, puiſque cet article, en même-temps qu'il défend au maître de retenir les marchandiſes dans ſon navire pour ſûreté du payement de ſon fret, l'autoriſe, dans le temps de la décharge, à s'oppoſer à leur tranſport, ce qui ſuppoſe naturellement une voie de fait tout de même.

Mais le motif de la défenſe eſt qu'il ſeroit abſurde que le maître ſe fît payer de ſon fret avant d'avoir exhibé les marchandiſes, & de s'en être dépoſſédé en les faiſant extraire de ſon navire pour les décharger à quai, ou les mettre dans des alleges ou gabarres deſtinées à les porter au quai. Il ſe pourroit que le maître, après avoir reçu ſon fret, ne délivrât pas les marchandiſes, ou qu'elles fuſſent avariées par ſa faute. Il eſt donc intéreſſant pour celui à qui les marchandiſes ſont adreſſées, qu'il ne paye pas le fret avant de les avoir ſous les yeux.

Quoiqu'il en ſoit, dans notre pratique le maître n'uſe pas même du pouvoir que lui donne cet article, conformément à l'opinion commune des docteurs, *teſte Vinnio in Peckium*, *fol.* 203, *not.* 2, de s'oppoſer au tranſport des marchandiſes juſqu'à ce qu'il ſoit payé de ſon fret, ni de les faire ſaiſir dans les alleges ou gabarres, encore moins de retenir les gabarres auprès de ſon bord, juſqu'à ſon payement, comme l'art. 57 de l'Ordonnance de Wisbuy le lui permet. Il ne demande le fret qu'après qu'il a entiérement livré les effets, & rien n'eſt plus juſte, afin que celui à qui ils ſont conſignés, puiſſe ſe faire faire raiſon de leur mauvais état, s'il procede du fait du maître, & par-là ſe

mettre à couvert la fin de non-recevoir, portée par l'article 5, titre 12 du livre premier.

Il y a plus, pour les voyages de long cours; il est même passé en usage de ne payer le fret que dans les trois mois de la délivrance des marchandises: usage qui a pour motif de donner au débiteur du fret, un temps convenable pour le payer du produit de la vente de ses marchandises. Il est vrai que cet usage ne fait pas loi, & que toutes les fois que le propriétaire du navire ou le maître, a demandé le fret avant les trois mois expirés, on lui a adjugé sa demande à l'Amirauté, sans avoir égard à ce prétendu usage qui n'est que de pure tolérance ou complaisance. Mais enfin il en résulte du moins que le maître ne peut légitimement se pourvoir en payement de son fret ou après avoir livré effectivement les marchandises.

ARTICLE XXIV.

LE maître sera préféré pour son fret sur les marchandises de son chargement tant qu'elles seront dans le vaisseau, sur des gabarres *ou sur le quai*, & même pendant quinzaine après la délivrance, *pourvu qu'elles n'ayent point passé entre les mains d'un tiers.*

IL a déjà été parlé du privilege du fret sur l'art. 11 du tit. des charte-parties; il sera ajouté simplement ici, que ce privilege est préférable à tout autre, même à celui du vendeur des marchandises à terme ou sans terme, & au droit qu'a le propriétaire de suivre par-tout sa chose qui lui a été volée; c'est-à-dire, que nul ne pourra réclamer les marchandises sujettes au fret, qu'à la charge de le payer, à l'exemple du propriétaire de maison, dont le privilege pour ses loyers sur les meubles qui ont occupé sa maison, ne souffre aucune exception, préférence ni concurence.

Mais en seroit-il de même dans le cas de l'art. 6 ci-dessus, qui permet de retirer les marchandises chargées avant le départ du vaisseau, en payant simplement la moitié du fret, ou dans celui de l'article 8 qui veut que le fret entier soit payé des marchandises retirées du navire pendant le voyage? C'est-à-dire, dans l'un ou l'autre cas, le vendeur de la marchandise, ou celui à qui elle a été volée par le chargeur, ne pourra-t'il la réclamer sans payer tout de même le fret en entier ou pour moitié, sauf son recours?

La question pour le premier cas est prévue par l'auteur des notes sur l'art. 19 des Jugemens d'Oleron, note 5, pag. 81; & il décide avec raison, ce me semble, que le réclamateur ne sera nullement tenu du dédommagement du maître; non à cause que *res aliena pignori dari non potest;* car cette raison pour prouver trop ne prouve rien, attendu que l'on pourroit s'en servir tout de même, pour conclure qu'après le voyage consommé les marchandises pourroient être réclamées par le vendeur sans payer le fret, ce qui seroit absurde; non encore parce que *duplici damno affici non debet*, *ne vulnus geminetur afflictis*, axiome qui est sans application à l'espece; mais parce que dans la réalité le maître n'a pas encore gagné aucune partie du fret, & que ce n'est qu'un

ſimple dédommagement qui lui eſt dû. Or il ne peut le prétendre que contre celui qui le doit perſonnellement ſans pouvoir l'étendre ſur la choſe, qu'autant qu'elle appartient à ſon débiteur; à joindre que dans l'hypotheſe on ne doit pas ſuppoſer beaucoup de retardement, puiſque le droit de ſuivre la choſe volée, ou vendue ſans jour & ſans terme, doit être exercé avec toute diligence, ſur peine de perte du privilege; ſur quoi on peut voir le Commentaire de la Coutume de la Rochelle, art. 60, n. 17 & ſuiv.

Delà naît une diſtinction pour la ſolution du cas de l'art. 8; cela veut dire que le vendeur réclamant & retirant ſa marchandiſe pendant le voyage, ne devra payer le fret qu'à raiſon du voyage avancé, ſauf ſon recours contre ſon débiteur pour ſe faire rembourſer de ce qu'il aura payé; & que pour le ſurplus du fret, le maître n'aura qu'une action perſonnelle contre le marchand chargeur.

Mais dans l'un & l'autre cas le réclamateur ſupportera toujours les frais de la décharge de ſes marchandiſes & du retardement que cette opération occaſionnera, ſauf ſon recours également contre ſon débiteur.

Il eſt étonnant que cet article ne faſſe ſubſiſter le privilege du fret ſur les marchandiſes qui le doivent, que tant qu'elles ſeront dans le vaiſſeau, ſur des gabarres ou ſur le quai, ou quinzaine après leur délivrance, à l'effet que le maître puiſſe les ſuivre dans les magaſins durant tout ce temps-là pour y exercer ſon privilege, ſur-tout l'art. 2, tit. 12 du liv. premier, lui accordant un an pour demander le payement ſon fret.

En tout cas, cela prouve combien peu on doit faire attention au prétendu uſage qui differe le payement du fret juſqu'à trois mois, dans les voyages de long cours; (car pour ce qui eſt de ceux au cabotage, le payement du fret s'eſt toujours fait ſans aucun délai) puiſqu'en laiſſant ſubſiſter cet uſage, le maître perdroit le privilege attaché à ſon fret.

Mais ce que l'article ajoute, *pourvu qu'elles n'ayent point paſſé entre les mains d'un tiers*, eſt de regle & conforme à la maxime générale du pays coutumier, *meubles n'ont ſuite étant en tierce main*, au ſujet de laquelle maxime on peut voir les Commentateurs de la coutume de Paris ſur les articles 170, 176 & 177, & celui de la coutume de la Rochelle, art. 60.

Au ſurplus, hors le cas de l'exception qui termine cet article, il n'eſt pas douteux que le maître ne conſerve le privilege de ſon fret ſur les marchandiſes qui le doivent, tant qu'elles ſont dans la poſſeſſion du débiteur, ſur-tout s'il a demandé le payement de ſon fret dans la quinzaine de la délivrance des marchandiſes; ou ſans cela même, s'il a pris la précaution de les faire ſaiſir conſervatoirement, ſoit dans les gabarres ou ſur le quai; ſoit dans les magaſins où elles ont été portées. Mais on ne voit point de conteſtations s'élever à ce ſujet; le fret dans la pratique eſt regardé comme une dette ſi privilégiée, qu'il ne s'eſt préſenté aucun cas où l'on ait prétendu le faire perdre, faute d'avoir été demandé dans le temps déterminé par cet article pour l'exercice de ſon privilege. Si l'on s'eſt défendu du payement, ce n'a jamais été que lorſqu'on a ſoutenu que les marchandiſes étoient avariées par le fait du maître; & ce n'eſt pas en cela ſeulement qu'on peut faire honneur aux négocians de cette ville, de la façon unie & pleine de candeur avec laquelle ils font leur commerce.

Il ne ſera pas peut-être indifférent d'obſerver, que le privilege du fret s'exerce,

tantôt diſtributivement & tantôt collectivement ſur les marchandiſes qui y ſont ſujettes. Il ſe prend diſtributivement, dans ce ſens, qu'il eſt limité aux effets contenus dans chaque connoiſſement, ſans extenſion d'un connoiſſement à un autre, quoique les effets énoncés dans tous ces connoiſſemens doivent être délivrés à la même perſonne.

Ainſi s'il y a deux connoiſſemens ſéparés, l'un pour des futailles d'indigo, l'autre pour des barriques de ſucre, & que les futailles d'indigo ayent été vendues par celui à qui elles ont été adreſſées ſans en avoir payé le fret; non-ſeulement le maître ne pourra inquiéter l'acheteur pour le payement du fret de ces indigos, ſuivant la clauſe finale de notre article; mais encore il ne pourra demander le payement de ſon fret par privilege ſur les ſucres, ſous prétexte qu'ils ont été délivrés à la même perſonne, attendu qu'il s'agit de deux connoiſſemens différens, qui par conſéquent n'ont rien de commun entr'eux, & la maxime, *limitata cauſa habet limitatum effectum*; au moyen de quoi le privilege n'aura lieu ſur les ſucres que pour le fret particulier qu'ils doivent, *&* *vice verſâ.*

Mais pour peu qu'il reſtât des indigos & des ſucres à vendre, le privilege du fret s'exerceroit diſtributivement ſur le reſte; ſavoir des indigos ſur les indigos, & des ſucres ſur les ſucres, juſqu'à épuiſement de leur prix, ſans qu'on fût recevable à réduire le privilege du fret par proportion, en comparant ce qui reſteroit des marchandiſes, avec ce qui en auroit été vendu, parce que ce reſte de marchandiſes doit ſolidairement le fret, comme la totalité le devoit.

De même, & c'eſt ici l'exercice du privilege pris dans le ſens collectif. Si un ſeul & même connoiſſement contient des indigos & des ſucres, quoique le fret en ſoit réglé différemment, ce n'eſt toujours qu'un ſeul connoiſſement; au moyen de quoi tous les effets contenus dans ce connoiſſement ſont ſolidairement affectés au payement du fret. En telle ſorte que la vente d'une partie de ces effets, des indigos en entier par exemple, ne fera pas perdre le fret de ces indigos, & n'empêchera nullement qu'il ne ſoit payé par privilege ſur les ſucres, comme le fret particulier dû par les ſucres *& vice verſâ.* Tout cela dépend du même principe fondé ſur la diſtinction ci-deſſus, de l'unité ou de la diverſité des connoiſſemens: Sentence conforme de l'Amirauté de Marſeille du 29 Octobre 1748, confirmée par Arrêt du mois de Juin 1749.

Ou *ſur le quai*; c'eſt que dans la regle ordinaire, les marchandiſes doivent être livrées au quai aux marchands chargeurs; mais voir ſur cela ce qui ſe pratique au port de la Rochelle, *infrà*, liv. 3, tit. 7 des avaries, art. 4.



ARTICLE XXV.

NE pourront les marchands obliger le maître de prendre pour ſon fret, les marchandiſes diminuées de prix, gâtées ou empirées par leur vice propre ou par cas fortuit.

LEs principes du droit, & l'équité concourent pour appuyer cette déciſion, que le fret n'eſt pas moins dû en entier, quoique les marchandiſes ſoient diminuées de prix par les révolutions du commerce, ou qu'elles ſoient gâtées & empirées par leur vice propre, puiſqu'il n'y a rien en cela du fait du maître, ni qui ait quelque choſe de commun avec lui & ſon navire; *res perit domino*, art. 10, chap. 7 du Guidon.

Et cela eſt d'une juſtice ſi évidente, que non-ſeulement le dommage arrivé aux marchandiſes de cette maniere, n'eſt qu'une avarie ſimple, art. 5, tit. des avaries; mais encore que le prêteur à la groſſe & l'aſſureur n'en ſont pas tenus, art. 12, tit. 5, art. 29, tit. des aſſurances.

Il ne ſeroit donc pas naturel en pareil cas que le marchand chargeur fût recevable à demander au maître une diminution du prix du fret.

La circonſtance la plus favorable au marchand chargeur, ſeroit celle d'une paix ſubite & imprévue, qui feroit tout-à-coup baiſſer de moitié le prix des marchandiſes, comme nous l'avons vu arriver au moment de la paix conclue à Aix-la-Chapelle en 1748 : paix qui ſera pour la poſtérité un monument éternel de la modération & de la magnanimité de notre invincible Monarque Louis XV; & paix néanmoins que les Anglois, jaloux de notre bonheur, ont ſi injuſtement enfreinte.

A l'occaſion de la guerre, le prix des ſucres, des indigos & des autres effets de l'Amérique, avoit augmenté conſidérablement à cauſe de la difficulté du tranſport, & par la même raiſon le fret avoit doublé. Avant l'armiſtice ou la ceſſation des hoſtilités, des vaiſſeaux en quantité, ſe trouverent chargés dans nos colonies aux prix courans du fret alors qui étoit exceſſif; & à leur arrivée en France, les marchandiſes par la ſeule révolution de la paix ſe trouverent tellement baiſſées de prix, qu'il ne ſuffiſoit pas quelquefois pour le payement du fret.

C'eſt aſſurément le cas où il paroiſſoit juſte de demander une réduction du fret; mais à cauſe de la diſpoſition de cet article, on n'oſa pas ſoutenir la queſtion, d'autant plutôt que les propriétaires & les maîtres de navires oppoſoient que lors de la déclaration de la guerre, le fret qu'ils avoient ſtipulé auparavant n'avoit pas augmenté, quoique le prix des marchandiſes eût auſſi-tôt doublé, & qu'ainſi on ne devoit pas leur envier l'indemnité qu'ils retrouvoient actuellement, par l'événement de la paix, qui n'avoit pas plus été prévue que la déclaration de guerre.

Effectivement il n'y auroit rien eu à dire à cela, ſi ces mêmes propriétaires de navires, n'euſſent pas obtenu contre leurs aſſureurs, par Arrêts du Conſeil d'État du Roi des 16 Juillet 1748 & 18 Janvier 1749, une diminution de la prime d'aſſurance, à l'occaſion de laquelle le prix du fret avoit augmenté. Mais

après avoir ainsi obtenu une diminution qui leur paroissoit juste sur la prime d'assurance, ils avoient tort de ne pas reconnoître juste tout de même la diminution qui leur étoit demandée sur le fret. Cependant parce qu'il n'y avoit que le Roi qui pût déroger à la loi, en faveur des marchands chargeurs comme en faveur des assurés, & que les marchands chargeurs négligerent de se pourvoir à l'exemple de ceux-ci, ils furent contraints de payer le fret sur le pied de la convention.

Après cet exemple on ne mettra plus vraisemblablement en question, si sous prétexte d'une subite & considérable diminution dans le prix des marchandises, on peut demander une diminution du prix du fret,

Il en sera de même aussi dans le cas que les marchandises se trouveront simplement avariées, ou par leur vice propre ou par cas fortuit, puisque cet article y est précis.

Mais s'ensuit-il delà que le marchand chargeur soit également exclus du droit d'abandonner sa marchandise au maître, pour demeurer quitte envers lui du payement du fret?

Il faut avouer que l'affirmative résulte évidemment de la disposition de cet article & du suivant. De cet article, en ce qu'il parle du cas fortuit indistinctement, ce qui comprend nécessairement le naufrage comme tous les autres accidens maritimes; & du suivant en ce qu'il exprime le cas unique, où les marchands chargeurs peuvent abandonner leurs effets pour le fret.

Mais il faut convenir aussi, que cette décision est trop rigoureuse pour compatir avec l'équité. L'idée naturelle que l'esprit se forme de la convention pour le fret, est qu'elle a pour objet que les marchandises qui doivent être chargées en conséquence, que ces marchandises sont l'unique gage du fret, & par conséquent que ce n'est que sur ces mêmes marchandises que le payement du fret peut être exigé. D'où il s'ensuit qu'en quelque cas que ce soit le marchand chargeur doit être quitte du fret en abandonnant ses marchandises. C'est aussi l'avis de *Casa Regis*, *disc.* 22, n. 46, & *disc.* 23, n. 86 & 87.

Si cela est juste dans le cas de l'article suivant, pourquoi cela ne le seroit-il pas de même dans tous les autres cas? Où seroit la raison de différence? Que les marchandises soient tellement diminuées de prix, gâtées ou empirées par leur vice propre, par des coups de mer, naufrage ou autre cas fortuit, qu'elles ne puissent plus supporter le fret, ou que cela vienne de ce que les futailles qui renfermoient des liqueurs ont coulé, de maniere à se trouver presque vuides, n'est-ce pas la même chose? Et alors n'est-ce pas le cas de dire, *ubi eadem ratio ibi idem jus statuendum?*

En fait de naufrage, d'ailleurs, il est décidé *suprà*, art. 18, que le fret n'est pas dû lorsque les marchandises sont perdues : or comme on l'a observé sur le même article, lorsque les marchandises sont tellement avariées par le naufrage que celui à qui elles appartiennent ne peut pas en retirer de quoi payer le fret, n'est-ce pas pour lui comme si elles étoient totalement perdues par le fait seul du naufrage? Si donc il n'avoit pas la faculté d'abandonner ces marchandises pour se dispenser d'en payer le fret, sa condition seroit plus facheuse & plus dure que si tout eût péri sans ressource, & c'est ce que l'équité naturelle ne permet pas de goûter.

Cependant à cause de la disposition de l'Ordonnance, l'opinion commune

eſt que l'abandon des marchandiſes au maître n'eſt pas recevable pour s'exempter de lui payer ſon fret. Mais auſſi parce qu'il répugne que le marchand chargeur en pareil cas, paye le fret des marchandiſes dont il ne peut rien retirer, ſoit par le peu de valeur où le naufrage les a réduites, ſoit parce que cette valeur eſt abſorbée par les frais du ſauvement; on a imaginé un expédient, qui eſt de ne pas obliger le marchand chargeur, en pareille circonſtance, à réclamer ſes marchandiſes, au moyen de quoi il ſe trouve quitte du fret. En effet, on n'a jamais vu en pareil cas que le maître ſe ſoit pourvu en payement de ſon fret contre les marchands chargeurs qui n'ont pas réclamé leurs marchandiſes naufragées.

Sur ce plan, la queſtion de ſavoir s'ils payeront le fret ou non, dépend donc uniquement du point de ſavoir auſſi dans le fait, s'ils réclameront leurs marchandiſes, ou s'ils les laiſſeront dans les mains de la Juſtice. Et comme ils ne peuvent être contraints de les réclamer, n'eſt-ce pas leur permettre indirectement d'en faire l'abandon? Car enfin ils ne les réclameront qu'autant qu'ils croiront y trouver du bénéfice, les frais de juſtice & le fret payés.

Il ſeroit donc plus court, puiſque cela revient au même, de les admettre tout uniment à en faire l'abandon direct; & comme, dans tous les cas où les marchandiſes ne valent pas le fret, par quelque événement que ce ſoit, pourvu toutefois que lors du chargement elles fuſſent de nature à le ſupporter & au-delà, la raiſon paroît la même; je les admettrois volontiers également à en faire l'abandon par ce principe déjà poſé, que ſuivant la nature du contrat d'affrétement, le fret ne doit pas s'étendre au-delà de la valeur de la marchandiſe, ſi la diſpoſition de notre article n'y étoit oppoſée, & s'il ne falloit pas une loi nouvelle pour l'interpréter de la maniere que je le propoſe; c'eſt-à-dire, pour lui faire décider ſimplement, qu'en aucun cas le marchand chargeur ne pourra demander la diminution du prix du fret; mais qu'il lui ſera libre auſſi dans tous les cas d'abandonner ſes marchandiſes pour le fret.

La queſtion de ſavoir ſi le marchand chargeur eſt recevable à offrir au maître des marchandiſes à eſtimation, au lieu d'argent pour le payement de ſon fret, eſt inutile, parce qu'il eſt de regle que, *aliud pro alio non datur invito creditore.* Ainſi le maître peut ſans difficulté, demander ſon payement en argent, & mettre à exécution le jugement de condamnation qu'il aura obtenu en conſéquence, ſauf à lui à faire vendre des marchandiſes juſqu'à concurrence de ſon dû, comme dans l'eſpece de l'article 17 ci-deſſus.



ARTICLE XXVI.

SI toutefois les marchandiſes miſes en futailles, comme vin, huile, miel & autres liqueurs, ont tellement coulé que les futailles ſoient vuides ou preſque vuides, les marchands chargeurs les pourront abandonner pour le fret.

APRÈS ce qui vient d'être obſervé ſur l'article précédent, il reſte peu de choſe à dire ſur celui-ci, qui paroît avoir été tiré du Guidon, chap. 7, art. 11, dans Cleirac, pag. 285.

Le Conſulat, après avoir décidé le contraire, ch. 202, veut néanmoins, ch. 234, que s'il s'agit d'un chargement de poterie, le fret ne ſoit dû que de ce qui s'en trouvera entier; ſauf à faire ſupporter au maître les dommages & intérêts, ſi c'eſt par ſa faute que les vaſes ont été briſés & rompus.

Soit que le Commentateur ait ſenti la contradiction que cet article paroît avoir avec le précédent, ou non, c'eſt toujours mal de juſtifier de ſa part, lorſqu'il inſinue que c'eſt parce que tout cela eſt préſumé être arrivé par le fait du maître ou de ſon équipage; attendu que dans cette ſuppoſition, non-ſeulement le maître n'auroit pas de fret à prétendre, mais même qu'il ſeroit tenu des dommages & intérêts du marchand chargeur, ſur leſquels dommages & intérêts néanmoins il devroit lui être fait raiſon du fret, puiſque ſans cela le marchand gagneroit aux dépens du maître. Sentence de l'Amirauté de Marſeille du 10 Juin 1750, au rapport de M. Emerigon.

Il eſt donc évident que ce coulage des liqueurs, eſt ſuppoſé procéder d'une cauſe étrangere au maître & aux gens de ſon équipage. Et comme l'article ne diſtingue point non plus, ſi ce coulage extraordinaire provient du vice de la futaille, ou de cas fortuit, il faut conclure que de maniere ou d'autre, les futailles étant preſque vuides, l'abandon en pourra être fait pour le fret. Et cette interprétation peut d'autant moins être rejettée, que cet article eſt une exception du précédent qui comprend expreſſément & ſans diſtinction, le dommage arrivé par le vice propre de la choſe, & celui provenant du cas fortuit.

C'eſt auſſi ce qui a fait dire ſur l'article précédent, que l'on ne concevoit pas pourquoi l'abandon étoit permis par le préſent article, & qu'il étoit rejetté dans l'autre.

Quoique le ſucre ne ſoit pas proprement une liqueur, comme il eſt néanmoins ſujet à couler extraordinairement, ſur-tout en cas de naufrage, il convient d'y appliquer la diſpoſition de cet article, la raiſon étant la même.

Au reſte, ſi cet article n'exige pas que le marchand chargeur avertiſſe le maître des marchandiſes ſujettes à coulage, comme l'art. 31 du tit. des aſſurances, le preſcrit à l'égard des aſſureurs, c'eſt que le maître ne peut pas ignorer les choſes ſujettes à coulage chargées dans ſon bord.

ARTICLE

ARTICLE XXVII.

FAISONS défenſes à tous courtiers & autres, de ſous-fréter les navires à plus haut prix que celui porté par le premier contrat, *à peine de cent livres d'amende, & de plus grande punition s'il y échet.*

ON ſent de quelle conſéquence il étoit de défendre à tout affréteur de ſous-fréter à plus haut prix que celui pour lequel il avoit fait ſon affrétement, pour empêcher les monopoles, & que des gens adroits ne s'emparaſſent de tous les navires à fréter, pour rançonner enſuite ceux qui n'auroient que quelques partis de marchandiſes à charger.

Cette défenſe, au reſte, n'a point été nouvellement introduite par cet article; elle avoit déjà été portée par un Jugement célébre de l'Amirauté de Bordeaux, en date du 21 Mars 1654, rapporté avec l'eſpece ſur laquelle il fut rendu, par l'auteur des notes ſur la juriſdiction de la marine, art. 17, note 6, pag. 416 & 417, d'où le Commentateur de notre article a tiré tout ce qu'il a dit à ce ſujet, & toutes les autorités dont il s'eſt ſervi, ſans en avertir ſuivant ſa mauvaiſe coutume.

Comme il eſt défendu aux courtiers par l'art. 68, titre des aſſurances, de prendre aucun intérêt directement ni indirectement dans les polices d'aſſurances, & que par l'art. 13 du titre qui les concerne, qui eſt le ſeptieme du livre premier, il leur eſt en outre défendu de faire aucun négoce pour leur compte, il s'enſuit qu'ils ne peuvent tout de même affréter un navire pour leur compte; & qu'ainſi cet article en leur faiſant défenſes de ſous-fréter à plus haut prix, entend qu'ils ne le pourront pas plus au profit de ceux pour qui ils travailleront, que pour eux-mêmes.

A peine de cent livres d'amende. A cauſe de l'importance de l'objet, il ne doit pas être permis aux Juges de modérer cette amende, d'autant plutôt que l'article ajoute, *& de plus grande punition s'il y échet.*

Ce n'eſt pas, comme le prétend le Commentateur, que cette punition doive s'étendre à la peine corporelle, puiſque l'Ordonnance ne le dit pas, comme elle le dit en quantité d'autres occaſions. Mais enfin cette punition doit être autre choſe que la condamnation à une plus groſſe amende; comme ſuſpenſion des fonctions du courtier pendant un certain temps; & en cas de récidive, la deſtitution ou l'interdiction totale, aux termes dudit art. 68, du titre des aſſurances. Nouvelle preuve qu'il ne s'agit pas ici d'une punition corporelle, ſi ce n'eſt qu'après une ou deux récidives, il ait été expreſſément fait défenſes au prévaricateur de retomber dans le même cas, ſur peine d'être procédé extraordinairement contre lui.



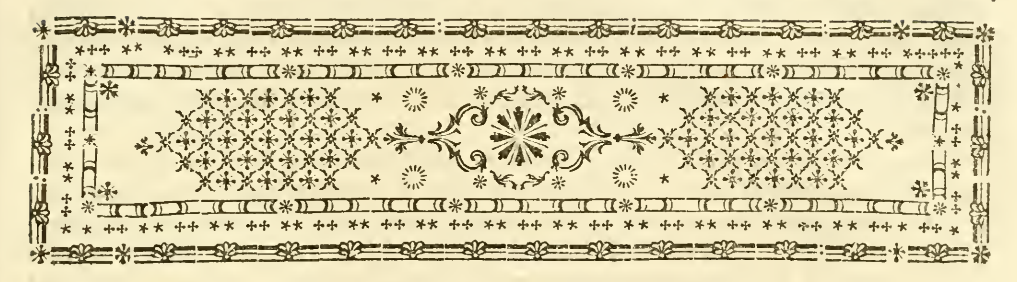
ARTICLE XXVIII.

POURRA néanmoins, l'affréteur prendre à ſon profit le fret de *quelques marchandiſes* pour achever la charge du navire qu'il aura entiérement affrété.

IL eſt entendu que ce ſera au même prix, ſans augmentation du fret; & alors il n'y a rien à dire, le public n'ayant pas droit de ſe plaindre; & au contraire ne pouvant pas gagner à la permiſſion donnée à l'affréteur de prendre à ſon profit le fret de quelques marchandiſes pour achever la charge du navire.

Quoique l'article diſe, *quelques marchandiſes*, il ne s'agit pas de preſſer rigoureuſement ces termes, rien n'empêchant l'affréteur de prendre à fret beaucoup plus de marchandiſes qu'il n'en chargera pour ſon compte, & même de ſous-fréter entiérement le navire, en mettant un autre à ſa place. *Leg. nemo prohibetur 6ª. cod. de locato & conducto*, art. 10 de l'Ordonnance de Wisbuy. Loccenius, *de jure maritimo*, *lib. 3*, *cap. 4*, *n. 7*, *fol. 256*. Kuricke, queſtion 21, *fol.* 877, pourvu que tout cela ſe faſſe au même prix, & de maniere qu'un marchand chargeur ne paye pas plus qu'un autre, ou en tout cas, ſans augmentation de fret en général : c'eſt ce qui réſulte manifeſtement du précédent article.





TITRE IV.

De l'engagement & des loyers des Matelots.

CE titre a une relation si naturelle à celui des matelots, qu'il semble que des deux on auroit dû n'en faire qu'un.

En quoi ils différent, c'est que le premier ne traite que des devoirs des matelots & des peines auxquelles leur infraction les expose, au lieu que celui-ci n'a presque pour objet que de déterminer les cas où les matelots gagnent leurs loyers en tout ou partie.

ARTICLE PREMIER.

LES conventions des maîtres avec les gens de leur équipage, seront rédigées par écrit, & en contiendront toutes les conditions, soit qu'ils s'engagent au mois ou au voyage, soit au profit ou au fret, sinon les matelots en seront crus à leur serment.

IL a été observé sur le titre des matelots, qu'ils n'ont pas toujours la liberté de s'engager, & qu'il y a des précautions à prendre à cet égard de la part des capitaines & propriétaires des vaisseaux marchands.

Il a été aussi observé sur l'article premier du même titre, que par l'article 18 de l'Ordonnance de la Hanse Teutonique, il étoit défendu d'engager un matelot dépourvu d'un certificat favorable du dernier maître qu'il avoit servi, & il a été ajouté que cette précaution si sage dans ce temps-là, est devenue inutile depuis l'enrôlement des matelots sur les registres des classes.

Il s'agit ici de la forme & des conditions de leur engagement.

Le maître, par l'art. 5, titre premier du livre 2, étant autorisé à faire l'équipage de son navire, à choisir & louer le pilote, le contre-maître, les matelots & compagnons, toutefois de concert avec les propriétaires, lorsqu'il est dans le lieu de leur demeure, celui-ci ne lui attribue aucun droit nouveau, en parlant des conventions qu'il peut faire avec les gens de son équipage pour leurs loyers, parce qu'il est entendu tout de même qu'il ne contractera non plus avec eux que de l'aveu & du consentement des propriétaires s'ils sont sur le lieu. V. *notata* sur ledit article 5.

Des quatre ſortes d'engagemens des matelots exprimés par cet article, celui au voyage; c'eſt-à-dire, moyennant telle ſomme à forfait, pour tout le voyage, ne ſe pratique plus; ou du moins il eſt auſſi rare que les affrétemens à tant par mois, comme il a été obſervé ſur l'article 5 du titre des charte-parties.

L'engagement au mois eſt le plus uſité, & le ſeul même qui s'obſerve pour les voyages de long cours. Il eſt étonnant que le Commentateur ait pu penſer que cet engagement ne duroit qu'un mois, après lequel le matelot étoit libre & pouvoit quitter le ſervice. Il n'eſt perſonne qui ne ſache que cela veut dire que le matelot doit gagner tant par mois, durant tout le voyage, qu'il eſt obligé de ſervir, ſans pouvoir quitter le navire ſous les peines portées par l'art. 3, tit. 7, liv. 2 ci-deſſus.

L'engagement du matelot au profit ou à la part, regarde ou l'armement en courſe en temps de guerre, ou un voyage entrepris pour la pêche, ſoit de la morue ſur le banc de Terre-neuve, ſoit du poiſſon frais ſur les côtes.

Enfin l'engagement au fret, qui n'eſt uſité que dans la navigation au cabotage, eſt une convention aux termes de laquelle les matelots participent au fret que gagne le navire.

Dans ces deux dernieres ſortes d'engagemens des matelots, c'eſt une eſpece de ſociété que les gens de l'équipage contractent avec le propriétaire & le maître du navire; & c'eſt à ce ſujet qu'il eſt intéreſſant de rédiger les conventions par écrit, pour éviter que les matelots n'en ſoient crus à leur ſerment aux termes de cet article.

Cependant c'eſt une précaution aſſez ſouvent négligée, parce qu'il y a un uſage reçu, qui ſert naturellement de regle pour ces ſortes d'engagemens; & cet uſage qui tient lieu de titre, a tellement force de loi, que ni le propriétaire du navire, ni le maître, ni les gens de l'équipage ne ſont pas recevables à propoſer aucune convention contraire, ſi elle n'eſt prouvée par écrit.

Ainſi dans la pratique actuelle, le matelot, à défaut de convention par écrit, n'eſt cru à ſon ſerment qu'autant que le propriétaire ou le maître allégue une convention verbale, contraire à l'uſage. Et ſi de ſon côté il ſoutenoit avoir fait une convention, contraire auſſi à l'uſage, ce ne ſeroit nullement ſon ſerment qu'il faudroit prendre en ce cas, mais celui du propriétaire ou du maître : dans tous ces cas, au reſte, la preuve par témoins n'eſt pas recevable. Ainſi jugé à l'Amirauté de Marſeille au mois de Janvier 1750, excepté en cas de conteſtation entre le maître & les gens de l'équipage d'un navire étranger, parce que notre Ordonnance n'a pas lieu à l'égard des étrangers : jugé tout de même à Marſeille le 23 Juillet 1748.

De tout temps l'engagement au fret ou à la part du fret, a été pratiqué, comme il réſulte des art. 8 & 16 des Jugemens d'Oleron. On accordoit aux matelots anciennement, ou telle part dans le fret, ou la faculté de charger tant de tonneaux ou quintaux de marchandiſes ſans en payer le fret, ce qui s'appelloit *l'ordinaire*, *ou portées des mariniers*; & lorſque l'engagement étoit à la part du fret, cela s'appelloit à *maréage*, art. 19 deſdits Jugemens d'Oleron.

Mais alors ils n'avoient que cela pour tous loyers outre la nourriture. Dans la ſuite on leur donna des loyers en argent outre leur ordinaire, & cet ordinaire fut fixé par l'article 55 de l'Ordonnance de la Hanſe Teutonique;

ſavoir, pour le maître & le pilote, à 12 barrils pour chacun, les 12 barrils faiſant un leſt ou laſt, valant 2 tonneaux; pour les autres officiers, à 6 barrils, & pour les matelots, à 4 barrils auſſi pour chacun. Actuellement l'engagement au fret n'eſt qu'à la part du fret, tel que le navire le pourra faire; & outre cela chacun reçoit, avant le départ du bourgeois ou propriétaire du navire, une certaine ſomme ſuivant le rang qu'il tient dans le navire, laquelle ſomme lui eſt acquiſe ſans répétition, quelque ſoit le ſort de la navigation.

L'engagement au voyage, à forfait ou au mois, eſt auſſi de l'ancienne pratique. Notes ſur ledit article 8 des Jugemens d'Oleron, n. 34. Mais l'engagement à la part du profit eſt d'inſtitution aſſez moderne.

Dans l'engagement pour la courſe, on ne manque guere d'en paſſer un contrat qui regle le temps de la courſe & les gages ou avances d'un chacun, avec la part qu'aura l'équipage dans le net produit des priſes qui ſe feront; car comme il y a beaucoup de riſque à ce métier-là, il y a toujours des gages pour le capitaine & pour le reſte de l'équipage, auſſi-bien que pour les ſoldats & volontaires; & ces gages ſont toujours acquis, quoique la courſe ſoit tout-à-fait infructueuſe.

S'il n'y a pas de convention pour le partage des profits de la courſe, les deux tiers appartiendront, ſuivant l'art. 33 du titre des priſes, *ubi vide*, à ceux qui auront fourni le vaiſſeau avec les munitions, armement & vituailles, & l'autre tiers au capitaine, aux officiers, & aux matelots & ſoldats, ſuivant le grade d'un chacun. Le temps de la courſe eſt ordinairement de trois ou quatre mois.

Dans l'engagement à la part du profit de la pêche de la morue, l'uſage eſt auſſi de partager le profit, de maniere qu'il y en a les deux tiers pour le propriétaire du navire, & l'autre tiers pour le maître & le reſte de l'équipage. Outre cela chacun reçoit une ſomme avant le départ pour lui tenir lieu de gages en argent; & cette ſomme qui va ordinairement au tiers de ce que le matelot auroit eu de gages pour tout le voyage, s'il n'étoit pas à la part, lui eſt également acquiſe ſans retour.

A l'égard de la pêche du poiſſon frais, il n'y a point de gages en argent, & le temps que dure cette ſociété eſt ordinairement de trois mois.

Une regle commune à toutes ces ſortes d'engagemens, eſt que le matelot doit abſolument ſervir tout le temps du voyage, ou s'il ne s'agit pas de voyage, tout le temps réglé pour la ſociété, par la convention, ou par l'uſage. Au ſurplus, à défaut de convention par écrit, c'eſt toujours l'uſage qui décide; de ſorte que ſi le matelot propoſoit quelque convention dérogeant à l'uſage, il ne ſeroit pas cru, il faudroit qu'il en fît preuve par écrit.

Le ſeul cas où le matelot pourroit être cru aux termes de cet article, outre celui qui a été remarqué ſur l'article 4, titre 7, livre 2, ce ſeroit pour le *quantum* de ſes loyers étant engagé au voyage ou au mois, ſoit pour un voyage de long cours ou tout autre. Mais ſur le pied que ſont les choſes aujourd'hui, il n'y a pas lieu de prendre ſon ſerment à cet égard; car ou le matelot a paſſé en revue & a été employé ſur le rôle d'équipage, ou cela n'eſt pas encore fait. S'il a paſſé en revue, le rôle d'équipage fixe ce qu'il doit gagner par mois ou autrement, ſans qu'il lui ſoit permis d'alléguer aucune convention contraire, & rien n'eſt plus juſte, ſur-tout pour le remplacement

des matelots aux isles de l'Amérique, où il est arrivé souvent que des matelots exigeoient des sommes exorbitantes du capitaine, qui ne pouvant faire mieux, leur promettoit tout ce qu'ils demandoient. Quoiqu'il en soit, la regle est depuis plusieurs années, que c'est le rôle d'équipage qui fixe les salaires des gens de mer; & cette regle déjà établie par l'article 18, tit. 6 de l'Edit du mois de Juillet 1720, concernant les invalides, dont l'exécution avoit été recommandées par les lettres de M. le Comte de Maurepas, des 7 Janvier & 30 Décembre 1745, a été confirmée en dernier lieu par le Réglement général concernant la police & la discipline des équipages des navires expédiés pour les colonies de l'Amérique, en date du 11 Juillet 1759, qui, article 31, porte expressément qu'il n'y a que lesdits rôles d'équipages *qui puissent servir de titre sur les prétentions des gens de mer, pour raison de leurs salaires.* Ce Réglement est rapporté sur l'article 3 du titre des matelots.

S'il n'a pas encore passé en revue, & qu'il ne veuille pas convenir de la somme pour laquelle le propriétaire ou le maître soutient qu'il s'est engagé avec lui, alors ou l'engagement est résolu d'un consentement réciproque, ou les parties vont devant le Commissaire, qui regle les gages eu égard aux circonstances du temps & à ce que gagnent les autres matelots, qui conviennent de la solde qu'ils ont stipulées.

Par ces divers arrangemens, on peut dire qu'il n'y a plus en quelque sorte de cas, où le matelot doive, suivant notre article, être cru sur son serment: c'est le rôle d'équipage, ou l'usage, qui sert à décider toutes les contestations qui peuvent s'élever sur les conditions de l'engagement, tant des matelots à l'égard du maître, que du maître lui-même avec le propriétaire du navire.

Mais il faut prendre garde qu'il ne s'agit là que des conditions de l'engagement, ou du *quantum* des loyers. S'il n'étoit question que du payement des loyers, & que le maître soutint les avoir payés, il seroit naturel alors de lui déférer le serment dans le cas où il auroit eu droit de les payer, hors la présence du Commissaire aux Classes; parce que alors on seroit dans les termes du droit commun. Sentence de l'Amirauté de Marseille, du 21 Mai 1748. Pour la maniere de payer les loyers. V. *infrà*, art. 10.

Le Commentateur s'est assez étendu sur l'âge qu'il faut avoir pour être réputé matelot, & sur l'âge après lequel il ne peut plus être contraint de servir; mais tout cela inutilement, puisqu'il ne s'agit ici que d'un engagement volontaire dans le principe. Ainsi sans avoir égard à l'âge, dès que quelqu'un a été agréé pour matelot par le maître, il doit être reconnu tel, & le matelot qui s'est engagé en cette qualité, doit nécessairement accomplir son engagement sans pouvoir s'excuser sous prétexte qu'il est d'un âge trop avancé, s'il n'est pas d'ailleurs infirme. L'observation du Commentateur ne peut servir que pour le cas où le matelot seroit commandé par le Commissaire pour le service du Roi; mais alors il faut que le matelot cesse de servir sur les vaisseaux marchands, autrement, & tant qu'il continuera le service, il sera sujet à être commandé pour servir sur les vaisseaux du Roi.

ARTICLE II.

LEs matelots ne pourront charger aucune marchandiſe pour leur compte, ſous prétexte de *portée*, *ni autrement*, ſans en payer le fret, s'il n'en eſt fait mention *dans leur engagement*.

LE Commentateur n'a point du tout entendu cet article, qui eſt applicable au maître & aux autres officiers auſſi-bien qu'aux matelots. Il en faut dire autant de la plupart des autres articles de ce titre, rendus communs par l'article 21 aux officiers & aux matelots ; de ſorte qu'il n'y a d'exception à faire que des articles où les matelots ſont mis en oppoſition avec le maître.

Ce n'eſt donc pas aux matelots ſeuls qu'il eſt défendu, par cet article, de charger aucune marchandiſe pour leur compte, ſous prétexte de *portée ni autrement*, ſans en payer le fret, s'il n'y a convention contraire. La défenſe regarde également les officiers, & le maître même, parce que le fret appartient au propriétaire du navire, & que tout ce qui eſt chargé dans le navire, eſt de droit ſujet au payement du fret.

Ce mot *portée*, rappelle l'uſage ancien qui accordoit aux matelots & autres gens de l'équipage la faculté de charger une certaine quantité de marchandiſes dans le navire, avec exemption du fret, ce qui s'appelloit comme il a été obſervé ci-deſſus, *l'ordinaire ou les portées des mariniers*. Mais dans le principe ils n'avoient pas d'autres gages ; & ſi dans la ſuite il leur fut donné des gages, comme ils étoient modiques, cet *ordinaire* étoit juſte & légitime comme étant le ſupplément des gages. Mais parce qu'il en réſultoit des abus, & que cela occaſionnoit preſque toujours des diſcuſſions entre le propriétaire & les gens de l'équipage, on s'accoutuma à ſtipuler dans les contrats d'engagement, que les matelots n'auroient plus *l'ordinaire* ou leurs *portées* anciennes, au moyen des gages pleins, qui leur étoient accordés ; & c'eſt cet uſage ſubſtitué au premier, que l'Ordonnance a confirmé dans cet article.

Sa diſpoſition eſt maintenant aſſez exactement obſervée par rapport aux matelots & aux ſimples officiers-mariniers ; ils n'ont plus de portées ni les uns ni les autres ; il n'y a abſolument que ce qui peut entrer dans le coffre d'un chacun qui ſoit exempt de fret ; & comme cela ne peut jamais tirer à conſéquence, les propriétaires des navires ne s'en plaignent pas.

En ce qui concerne le maître ou capitaine & les officiers-majors, la loi qui défend le chargement des marchandiſes ſans en payer le fret, eſt bien également en vigueur contr'eux, excepté les marchandiſes qui peuvent entrer dans leur coffre ; mais en s'engageant avec le propriétaire, ils ne manquent guere de ſtipuler, ce qu'on appelle *le port permis*, qui conſiſte dans la liberté que le propriétaire accorde à chacun d'eux, de charger une certaine quantité de tonneaux de marchandiſes avec exemption du fret, ſoit pour l'aller ſeulement, ſoit pour l'aller & le retour enſemble.

Il eſt à obſerver à ce ſujet, que ce privilege eſt perſonnel à un chacun, de maniere qu'ils ne peuvent le céder à un tiers, comme les matelots avoient droit de le faire autrefois, du temps qu'ils n'avoient pas d'autres gages. Ce privilege s'entend auſſi de façon, que s'ils manquent d'en uſer, ils ne peuvent en prétendre l'indemnité ſur les effets de la cargaiſon, ni pour l'aller ni pour le retour; pourvu toutefois que le propriétaire ou l'armateur ne les ait pas empêchés de s'en ſervir en chargeant tellement le navire qu'ils n'ayent pas trouvé de place pour les marchandiſes de leur port permis. A cela près ils doivent s'imputer de n'avoir pas profité de leur port permis, ſans pouvoir en prétendre l'indemnité.

Mais ce cas eſt rare, parce que lorſqu'ils n'ont pas de marchandiſes à charger pour leur compte perſonnel, ils en prennent de tierces perſonnes à *pacotille;* c'eſt-à-dire, à vendre à moitié profit, le capital prélevé ſur le produit de la vente, en faveur de celui qui a fourni les marchandiſes.

L'uſage de ces pacotilles, qui n'eſt pas fort ancien, eſt toléré, moins en faveur du commerce que pour l'utilité & l'avantage des gens de mer, quoique par-là ce ſoit autoriſer le maître & les officiers qui ont le *port permis*, à céder indirectement leur privilege à un tiers. Juſques-là néanmoins le mal n'eſt pas grand; mais par la facilité qu'ont le maître & les officiers de concert entr'eux, de charger des marchandiſes à pacotille ou autrement, bien au-delà de leur port permis, à l'inſu du propriétaire ou armateur, il arrive, non-ſeulement que le propriétaire eſt privé du fret de ces marchandiſes excédantes; non-ſeulement auſſi qu'il ne peut pas à cauſe de cela charger toutes les marchandiſes qu'il avoit deſtinées pour la cargaiſon; mais encore que le maître & les officiers donnant leur principale attention à la vente des marchandiſes qui les intéreſſent perſonnellement, négligent la vente de celles de la cargaiſon, ſurtout ſi elles ſont de la même eſpece, juſqu'à ce qu'ils ſe ſoient défait des leurs. Heureux encore le propriétaire s'ils ne prennent pas pour eux les marchandiſes les mieux conditionnées de la cargaiſon, pour y ſubſtituer les leurs qui ſe trouvent défectueuſes ou de moindre valeur.

En un mot les prévarications dans ce genre, jointe à d'autres que l'on peut reprocher aux capitaines & officiers, ſans qu'il y en ait de preuves ſuffiſantes pour leur en faire ſubir la peine, ſont ſi fréquentes, qu'il eſt des armateurs propriétaires qui, par cela ſeul, indépendamment des autres malheurs du commerce, ont renoncé à la navigation; tandis que d'autres armateurs ou propriétaires, ou qui ne le ſont que pour une petite partie, favoriſent eux-mêmes le commerce de la pacotille, au préjudice des autres intéreſſés à l'armement, en donnant des pacotilles conſidérables au maître & aux officiers, avec exemption de fret. Mais ces armateurs, je les crois en ce cas, à raiſon de leur infidélité, ſujets à la confiſcation prononcée par l'article 28 du titre du capitaine, *ſuprà, ubi dixi.*

Ces inconvéniens méritent des conſidérations qui peuvent ſervir à prévenir contre l'auteur des obſervations ou queſtions ſur le commerce du Levant. Cet auteur dont l'ouvrage eſt une brochure *in-12* de 153 pages, imprimée à Marſeille chez *Carapatria* en 1755, examinant dans la queſtion cinquieme, s'il doit être permis aux capitaines & autres officiers des vaiſſeaux marchands,

de

de porter des marchandiſes au Levant pour leur compte ; répond que » dé-
» fendre cet uſage, c'eſt gêner les conventions du commerce, renchérir le fret, » priver l'officier des avantages de ſon état, & diminuer la vente de nos den- » rées. D'ailleurs, ajoute-t'il, ces pacotilles ne ſont guere que de petits objets » dont le détail eſt trop embarraſſant pour entrer dans une grande cargaiſon, » & même pour être vendus avantageuſement par un commiſſionnaire. Au » reſte, continue-t'il, il n'en peut réſulter d'autre inconvénient que celui de » vendre à meilleur marché, ce qui eſt l'unique moyen d'aſſurer la préférence » à nos denrées ».

C'eſt aſſurément préſenter les pacotilles du beau côté ; mais le portrait eſt flatté, & d'ailleurs les traits n'en ſont pas bien aſſortis.

Après tout, l'uſage des pacotilles pourroit n'être pas ſi nuiſible au Levant qu'ailleurs aux armateurs.

1°. Parce que toutes les cargaiſons y ſont adreſſées à des facteurs établis dans les Echelles.

2°. Parce que le commerce du Levant étant ouvert à toutes les nations, nous avons intérêt que notre commerce y prévale.

C'eſt pour cela que je ne regarderois point comme une idée ſyſtématique la permiſſion que l'auteur voudroit qu'on accordât aux François, d'introduire dans le Levant des marchandiſes & denrées étrangeres pour l'aſſortiment ; d'y porter de nos draps en telle quantité qu'ils jugeroient à propos, & d'y commercer librement, au moyen de la révocation qui vient d'être faite du privilege excluſif ci-devant accordé à Marſeille.

Pour revenir au mauvais uſage que font les officiers de leur port permis, ſans lequel ils refuſent de s'engager avec le propriétaire, nonobſtant les loyers conſidérables qui leur ſont attribués par le rôle d'équipage, parce qu'aujourd'hui le luxe a tellement pénétré juſque parmi les gens de cette condition, que quelque gain qu'ils faſſent dans leurs voyages, ils ont de la peine à ſoutenir leur faſte ; ce mauvais uſage, dis-je, eſt allé ſi loin, que les propriétaires de navires ont cru devoir imaginer divers moyens pour tâcher de s'en garantir ; mais ç'a été preſque toujours ſans ſuccès, tant les maîtres & les officiers ſe ſont familiariſés avec les gains extraordinaires.

De ces divers moyens, celui qui a paru le plus convenable, a été celui d'ôter tout port permis, avec ſtipulation de confiſcation de toutes les marchandiſes qui ſe trouveroient avoir été chargées par le maître ou les officiers, ſans l'aveu du propriétaire ou de l'armateur ; moyennant quoi, ou on leur a attribué des gages plus conſidérables ; ou pour tenir lieu d'augmentation de gages on leur a accordé tant pour cent ſur la vente des marchandiſes de la cargaiſon. A l'égard des armemens pour Guinée, on leur a paſſé *tant* par tête de negres qui ſeroient conduits aux iſles, ou le droit de charger des marchandiſes pour la traite à leur profit ; d'une quantité limitée de negres. Mais ces précautions n'ont pas mieux réuſſi que les autres, ſans compter qu'il étoit peu d'officiers qui vouluſſent ſe ſoumettre à ces conditions.

Il eſt arrivé même que nonobſtant la ſoumiſſion à la confiſcation, les contrevenans ont plaidé pour éluder la confiſcation, ſous prétexte qu'ils avoient ſtipulé la permiſſion de mettre dans leurs coffres les marchandiſes qui pourroient

y entrer, multipliant à cette occasion leurs coffres & y mettant des marchandises de la qualité la plus précieuse. Il s'en est trouvé enfin qui ont soutenu que la stipulation de la confiscation, ou étoit illicite, ou n'étoit que comminatoire, ou ne pouvoit nuire aux donneurs de marchandises en pacotille ; ce qui le plus souvent a fait terminer à l'amiable ces sortes de discussions & toujours au désavantage de l'armateur.

Cependant rien de plus juste que de tenir la main à l'exécution de la stipulation de la confiscation, à l'exemple & par argument de l'art. 28 ci-dessus, tit. du capitaine, y ayant parité de raison; d'autant plutôt encore qu'elle est prononcée de plein droit avec punition, par l'art. 13 de l'Ordonnance de la Hanse Teutonique, même contre le maître qui aura chargé des effets du consentement de quelques-uns des propriétaires, dès qu'il l'aura fait sans l'aveu des autres. Et comme aujourd'hui les armemens pour les voyages de long cours sont tellement diminués, que les capitaines & autres officiers, dont plusieurs manquent d'emploi, ne sont plus à beaucoup près si difficiles sur les conventions de leur engagement, c'est le temps ou jamais de leur faire la loi; c'est-à-dire, de leur refuser tout port permis, en les faisant soumettre à la confiscation de toutes les marchandises qu'ils pourroient charger pour leur compte ou en pacotille, autres que celles qui entreront dans leurs coffres, qui n'excéderont pas le nombre de deux, sans que la peine puisse être réputée comminatoire.

Par-là les armemens devenant moins onéreux aux propriétaires des navires, ils seront encouragés à reprendre un commerce qui languit depuis si long-temps; & les capitaines & autres officiers étant accoutumés à cette stipulation pénale, que les juges auront attention de faire exécuter, ne pourront plus refuser d'y souscrire dans le temps où ils seroient tentés de se faire valoir. Mais il faut aussi pour cela que les armateurs s'unissent & s'accordent à exiger uniformément la même stipulation, sans faire la condition d'un capitaine meilleure que celle d'un autre, si ce n'est par forme de gratification ; car enfin il est des capitaines qui en méritent autant, que d'autres s'attirent de reproches.

Quoiqu'il arrive, dans l'état présent des choses, il faut dire, conformément à cet article, que ni le maître, ni les officiers-majors, ni les officiers mariniers, ni les matelots, ne peuvent charger aucunes marchandises dans le navire sans en payer le fret, si la permission ne leur en a été accordée expressément *lors de leur engagement;* laquelle permission doit être prouvée par écrit, sans quoi le propriétaire sera cru sur son serment à leur préjudice, tant sur le fait de la permission en général que sur la quantité permise.

Mais il ne s'ensuit pas delà, qu'en payant le fret, le maître & les gens de l'équipage pourront charger dans le navire tant de marchandises qu'il leur plaira. Cela n'est vrai qu'autant qu'il y aura place dans le navire au-delà du port permis, & que le propriétaire ou l'armateur n'aura plus de marchandises à y charger ; car enfin après le port permis, c'est à lui à charger le navire, & nul ne peut y mettre des marchandises à son préjudice, sans qu'il soit fondé à prétendre des dommages & intérêts.

Puisque j'ai déjà parlé de l'usage où sont les capitaines & les officiers-majors de remplir leur port permis, au moyen des marchandises qu'ils prennent de tierces personnes, pour les vendre à profit commun, le capital prélevé ; & que

d'ailleurs c'eſt ici l'endroit qui paroît le mieux convenir à la matiere; je vais ajouter en peu de mots ce qui ſe pratique à ce ſujet, & indiquer la juriſprudence particuliere à cette ſorte de contrat.

Au pied de la facture de la marchandiſe que fournit le donneur à pacotille, le preneur met ſa reconnoiſſance, portant promeſſe de ſa part, de vendre les marchandiſes le plus avantageuſement qu'il ſe pourra, & d'en faire les retours en d'autres marchandiſes du pays, autant qu'il ſera poſſible, ſinon en argent, pour être le produit délivré au donneur juſqu'à concurrence de ſon capital, & l'excédant qui forme le profit, partagé entr'eux au taux convenu; mais pour l'ordinaire il eſt ſtipulé que le partage s'en fera par moitié.

C'eſt là une eſpece de ſociété qui n'a rien d'illicite. D'un côté c'eſt le donneur qui en fournit le fonds & qui en court tous les riſques; de maniere que s'il y a de la perte, ſoit ſur la vente au lieu de la deſtination, ſoit ſur les retours, il doit ſe contenter de ce qui en eſt provenu, quoiqu'au-deſſous de ſon capital, ſans pouvoir en demander le ſupplément au premier, à moins qu'il ne ſoit en état de le convaincre de malverſation. En cette conſidération, il eſt donc juſte, que s'il a du bénéfice, il en ait ſa part après avoir prélevé ſon capital.

Et d'un autre côté, il eſt également juſte que le preneur ait ſa part du profit, non-ſeulement comme une récompenſe de ſa peine & de ſon induſtrie, mais encore en conſidération de ce qu'il ſe pouvoit qu'il eût travaillé gratuitement, comme il n'y en a que trop d'exemples.

Dans l'origine le donneur & le preneur trouvoient également leur compte à négocier de cette façon, parce que tout s'y paſſoit de bonne foi. Les choſes ont tellement changé depuis, qu'il eſt bien rare aujourd'hui qu'une pacotille ne ſoit pas la ſource d'un procès. C'eſt auſſi ce qui a rendu ce contrat beaucoup moins commun qu'autrefois.

Le mal a commencé vraiſemblablement par la ſupercherie de quelques marchands, qui non contens de n'employer dans leurs pacotilles que les marchandiſes de rebut de leur boutique, avoient encore la mauvaiſe foi, non-ſeulement de les porter au prix des meilleures, mais même de l'augmenter conſidérablement. Il eſt arrivé delà que les preneurs indignés de ſe voir ainſi trompés, ont cherché à ſe dédommager, en ſuppoſant les marchandiſes plus mauvaiſes qu'elles n'étoient encore, pour s'autoriſer à dire qu'ils n'avoient pu les vendre qu'au prix par eux déclaré. Et comme de pareils exemples ne peuvent guere manquer d'être contagieux, on n'a eu que trop ſouvent occaſion de ſe plaindre de leur multiplication, ſur-tout en fait de pacotille, où il entre des vins de liqueurs & autres d'un certain prix; les prétendues avaries dans ce genre ſont toujours exceſſives.

Les ſtipulations ne ſont pas uniformes dans les contrats de pacotille; il en eſt où au lieu d'attribuer aucune part dans les profits au preneur, l'on convient qu'il aura à forfait dix pour cent de la vente, ou telle autre quotité pour ſon droit de commiſſion. Il en eſt d'autres où le donneur en accordant au preneur la moitié ou le tiers ſeulement des profits, ſuivant la nature & la qualité des marchandiſes ou du voyage, ſe réſerve la faculté de faire aſſurer ſon capital; même la prime de la prime, ſur-tout en temps de guerre où la prime eſt plus conſidérable à raiſon des riſques, & où auſſi les profits augmentent ſouvent à

proportion; & alors le donneur a droit de joindre à ſon capital le coût de l'aſſurance, qu'il ait fait aſſurer, ou qu'il ait pris l'aſſurance ſur lui, à l'effet de prélever le tout ſur le produit de la vente, comme ne formant pour lui qu'un même capital. Mais s'il a manqué de faire cette réſerve, l'aſſurance qu'il pourra faire faire ſera pour ſon compte particulier.

Il eſt auſſi de ces contrats où le preneur eſt chargé expreſſément de faire les retours ſur le même navire, ou de renvoyer ou rapporter en nature les marchandiſes qui n'auront pu être vendues à un prix convenable. D'autres où ſans le gêner ſur le prix, il lui eſt défendu de vendre à crédit, de même que de rapporter aucune marchandiſe en nature. Mais l'exécution de ces clauſes & autres que la ſingularité fait imaginer, dépendant néceſſairement des circonſtances, il eſt mieux, ſans contredit, de laiſſer les choſes dans les termes du droit commun à cet égard.

Or la regle eſt, que le preneur doit vendre au prix le plus avantageux qu'il pourra trouver; que plutôt que de rapporter des marchandiſes, il en tire ce qu'il pourra, fût-il dans l'obligation de les vendre fort au-deſſous du prix fixé par la facture; de maniere qu'il ne doit rapporter que ce qu'il lui aura été impoſſible de vendre.

A l'égard des retours, c'eſt à lui à les faire réguliérement par le même navire, ou ſi cela ne ſe peut pas, par le premier qui partira, après qu'il aura fait le recouvrement de la vente, s'il reſte ſur le lieu.

Ces retours doivent ſe faire en marchandiſes du pays autant que cela conviendra, ou en argent.

S'il retourne par le même navire ou par un autre, & qu'ayant vendu des marchandiſes à crédit, comme cela eſt devenu preſque inévitable depuis pluſieurs années, il n'ait pas eu le temps d'en faire le recouvrement, il eſt de ſon devoir de remettre les pieces juſtificatives de ces ventes à crédit, & les pourſuites qu'il aura pu faire en conſéquence, entre les mains de quelque perſonne ſolvable du lieu, pour en exiger le payement & en faire le retour à l'adreſſe du donneur; de laquelle remiſe de pieces il doit avoir ſoin de retirer un récépiſſé pour ſa juſtification.

Du reſte, à ſon retour, il eſt obligé de rendre compte au donneur, de la vente qu'il a faite; en un mot, de ſa négociation, avec indication des perſonnes à qui il a vendu; quelle quantité de marchandiſes il leur a vendue, & à quel prix. Et parce que le plus ſouvent il eſt en défaut ſur quelques-uns de ces objets, c'eſt ce qui occaſionne les fréquentes conteſtations qui s'élevent ſur cette matiere, ſur-tout lorſqu'il paroît que la pacotille, au lieu d'avoir produit des profits, n'a rapporté que de la perte.

C'en eſt aſſez ſur ce ſujet où ce ſont toujours les circonſtances qui décident.

Quiconque donne à un homme de mer une pacotille à vendre à moitié profit, entend aſſurément que cette pacotille ne payera aucun fret, ni pour l'aller ni pour le retour; mais ſi le preneur n'a pas de port permis juſqu'à concurrence, & que par cette raiſon l'armateur exige le fret comme il en a le droit, eſt-ce ſur ce preneur directement que doit tomber le fret, ou la pacotille doit-elle le ſupporter?

La déciſion me paroît dépendre de cette diſtinction; ou le preneur a déclaré

avoir un port permis ſuffiſant pour la pacotille, ou le contrat a été paſſé ſans qu'il en ait été fait mention. Au premier cas, nul doute que le preneur ne doive ſupporter le fret perſonnellement ſur ſa part dans les profits, & à défaut de profit ſur ſon propre bien, parce qu'alors il a trompé le donneur. Au ſecond, c'eſt la pacotille qui doit ſupporter le fret; mais de maniere qu'il doit être pris d'abord ſur les profits, & ſubſidiairement ſeulement ſur le capital.

La raiſon pour laquelle le fret doit ſe prendre ſur la pacotille dans ce dernier cas, eſt que de droit c'eſt la marchandiſe qui doit le fret, & que le donneur n'ayant pas eu la précaution de s'aſſurer ſi le preneur avoit l'exemption du fret, ou de lui faire déclarer qu'il l'avoit, a dû s'attendre que le fret pourroit être demandé pour l'armateur, s'il venoit à avoir connoiſſance du chargement: c'eſt donc un riſque qu'il eſt cenſé avoir voulu courir, au moyen de quoi il n'a rien à imputer au preneur pour le rendre garant de ce fret.

D'un autre côté, ſi j'affecte d'abord les profits de la pacotille au payement du fret, quoique ce ſoit la marchandiſe qui le doit naturellement, c'eſt qu'entre le donneur & le preneur, ce fret ne peut être regardé que comme une dépenſe qui leur eſt commune, ou, ce qui revient au même, que comme un excédant du prix de la facture; que par conſéquent le donneur a droit de prélever ſur le profit de la vente de la pacotille, avant que l'on puiſſe dire qu'elle a rapporté du profit.

Je comprends bien que ce ne ſera pas ce dernier objet qui éprouvera de la contradiction; mais les partiſans des donneurs à pacotilles pourront ſe récrier ſur le premier, en diſant qu'un pacotilleur n'accorderoit pas la moitié des profits, s'il ne comptoit ſur l'exemption du fret.

Cependant que ſignifie cette objection? Sans doute que l'eſpérance de l'exemption du fret peut engager le pacotilleur, en vue de trouver de plus grands profits ſur la pacotille; mais s'enſuit-il delà que s'il y a lieu au payement du fret, ce ſoit au preneur à le ſupporter, ſoit ſur ſa moitié des profits, au cas qu'il y en ait pour ſuffire, ſoit en ſon nom propre & privé s'il n'y en a pas? A moins que cela n'ait été ſtipulé dans l'acte de conceſſion de la pacotille, ou que le preneur n'y ait déclaré avoir un port permis ſuffiſant pour opérer l'exemption du fret.

Hors delà c'eſt donc ſur la marchandiſe que le fret doit tomber, d'abord ſur les profits, & ſubſidiairement ſur le principal, de maniere que le preneur n'en doit rien payer du ſien. C'eſt bien aſſez qu'il ait perdu ſon temps & ſa peine à négocier la pacotille ſans en retirer aucun bénéfice, ni droit de commiſſion; & l'on ne voit pas ſur quel principe on voudroit le rendre reſponſable du fret en ſon nom dès qu'il n'a pas trompé le pacotilleur; c'eſt-à-dire, qu'il ne lui a pas déclaré qu'il avoit un port permis qui l'exemptoit du fret.

Si donc en pareille hypotheſe l'armateur fait condamner au payement du fret le preneur à pacotille, nul doute que celui-ci n'ait droit d'en faire la retenue ſur le produit de la pacotille; ou ſi c'eſt après le partage des profits de la pacotille, ſa garantie eſt ouverte contre le pacotilleur, à l'effet de le contraindre au rembourſement de ſa moitié; & au cas que le fret excede les profits, au rembourſement de tout ce qui ſe trouvera d'excédant, en telle ſorte que le preneur ſoit quitte moyennant le rapport qu'il fera de la moitié qu'il a eu dans les profits.

C'eſt auſſi ce qui a été préjugé par Sentence de l'Amirauté de Calais, du 2 Septembre 1755, après avoir demandé l'avis de la Chambre de Commerce de cette ville de la Rochelle.

Cette Sentence, en déchargeant le capitaine des dommages & intérêts contre lui prétendus par l'armateur, pour raiſon des marchandiſes qu'il avoit priſes à pacotille, décharge fondée ſur ce qu'il n'avoit pas été défendu à ce capitaine, par ſes ordres, de rien embarquer dans le navire au-delà de la cargaiſon, l'a condamné en même-temps au payement du fret de ces marchandiſes, parce qu'il n'avoit pas de port permis, ſauf ſon recours contre les pacotilleurs, conformément à l'avis de la Chambre de Commerce. Et comme la Sentence n'a pas réſervé les défenſes au contraire pour les pacotilleurs, c'eſt ce qui me fait conclure qu'elle a entendu préjuger abſolument la queſtion *& benè.*

ARTICLE III.

SI le voyage eſt rompu par le fait des propriétaires, maîtres ou marchands, avant le départ du vaiſſeau, les matelots loués au voyage ſeront payés des journées par eux employées à équiper le navire, & d'un quart de leur loyer; & ceux engagés au mois ſeront payés *à proportion, eu égard à la durée ordinaire du voyage.* Mais ſi la rupture arrive après le voyage commencé, les matelots loués au voyage, ſeront payés de leurs loyers en entier; & ceux loués au mois, des loyers dûs pour le temps qu'ils auront ſervi, & pour celui qui leur ſera néceſſaire à s'en retourner au lieu du départ du vaiſſeau; les uns & les autres *ſeront en outre payés de leur nourriture juſqu'au même lieu.*

IL faut convenir que cet article n'a pas la clarté qu'il devroit avoir, & que les proportions n'y ſont pas gardées entre l'engagement des matelots au voyage, & leur engagement au mois: heureuſement que l'engagement au voyage n'eſt plus guere pratiqué, ſi ce n'eſt pour le retour des navires partant de nos colonies.

Cependant comme il s'en trouve encore quelques-uns de cette eſpece, il faut dire, conformément à cet article, dont la déciſion eſt claire & nette à cet égard, que ſi le voyage eſt rompu par le fait des propriétaires, du maître ou des marchands avant le départ du vaiſſeau, les matelots loués au voyage à forfait, (ſous lequel terme de matelot ſont compris non-ſeulement les officiers majors & autres, aux termes de l'article 21 ci-après; mais encore le maître ou capitaine, puiſqu'il n'y a dans l'Ordonnance aucun article qui parle du ſort du maître lorſque le voyage eſt rompu ou qu'il eſt congédié par le propriétaire); les matelots, dis-je, ſeront payés dans ce cas, des journées par eux employées à équiper le navire, & d'un quart de leur loyer; (le Conſulat, chap. 81, leur accordoit la moitié au lieu du quart); & que ſi la rupture arrive

après le voyage commencé, ce qui s'entend après que le navire aura mis à la voile, & qu'il aura navigé au moins vingt-quatre heures, ils feront payés alors de leurs loyers en entier, & de leur nourriture ou conduite jufqu'au lieu du départ du vaiffeau.

Si l'engagement du maître & de l'équipage eft au mois, comme c'eft l'ordinaire, & que le voyage foit rompu avant le départ du navire, il eft bien entendu tout de même qu'ils feront payés des journées employées à équiper le navire; mais pour ce qui eft des loyers qui leur feront dûs, c'eft-là où fe trouve l'embarras à la lecture de cet article.

En effet, s'il paroît d'abord qu'ils doivent être payés *à proportion*, *eu égard à la durée ordinaire du voyage*, ce qui préfente l'idée du quart auffi des loyers, en réglant ce quart fur la durée ordinaire du voyage : cette idée fe trouve combattue tout de fuite par le réglement de leur fort dans le cas où la rupture arrive après le voyage commencé, puifqu'il ne leur eft attribué alors que le loyer qu'ils ont gagné, à raifon du temps qu'ils ont fervi, & de celui qui leur fera néceffaire pour s'en retourner au lieu du départ du vaiffeau; au moyen de quoi, leur condition eft non-feulement différente de ceux engagés au voyage, qui gagnent leurs loyers en entier, mais encore peut fe trouver pire, que fi le voyage eût été rompu avant le départ du navire, puifqu'alors ils auroient au moins le quart de leurs loyers, eu égard à la durée du voyage, outre leurs journées à équiper le navire, & qu'il peut arriver, la rupture fe faifant après le voyage commencé, qu'ils n'auront pas même le quart de leurs loyers. Et cela arrivera véritablement en effet, fi le navire relâche peu de jours après avoir mis à la voile.

Ce n'eft pas ainfi néanmoins que notre article l'a entendu affurément : que conclure donc? Comme l'article paroît avoir voulu rendre égale la condition du matelot loué au mois, à celle du matelot loué au voyage, pour le cas où le voyage eft rompu avant le départ du navire; je croirois pour le rendre conféquent, qu'il faudroit auffi rendre égale la condition des deux matelots pour le cas où le voyage n'eft rompu, qu'après qu'il eft commencé; & dire en conféquence, que le matelot loué au mois gagnera tout de même fes loyers en entier, eu égard à la durée ordinaire du voyage, pour ne faire attention au temps que le matelot aura fervi, & à celui qui fera néceffaire pour retourner au lieu du départ du vaiffeau, qu'autant que les deux temps réunis excéderont la durée ordinaire du voyage.

Du refte, l'un & l'autre matelot *feront en outre payés de leur nourriture jufqu'au même lieu* du départ du navire, ce qui s'appelle leur conduite qui fe regle à tant par lieue, fuivant le grade des gens de l'équipage : fur quoi voir l'art. 10 ci-après. La raifon pourquoi cette conduite eft dûe, c'eft qu'il eft de regle que le matelot foit renvoyé au lieu où il a pris le navire, & qu'il foit défrayé aux dépens du propriétaire du navire pendant la route.

Une obfervation à faire, eft que lorfque les loyers font payés au matelot en entier, il n'a rien à prétendre pour les journées qu'il a employées à l'équipement du navire, la regle étant qu'il travaille alors au navire pour fa fimple nourriture pendant ce temps-là, ce qui eft conforme à l'art. 66 de l'Ordonnance du mois de Mars 1584. Ses journées ne lui font dûes que lorfque le voyage eft rompu avant le départ du navire, ou qu'il eft congédié auffi avant

ce temps-là, & alors le prix des journées dépend du point de ſavoir s'il a été nourri à bord ou non. S'il l'a été, l'ordinaire eſt de lui payer la demi-ſolde pour tout le temps de ſon travail.

Le cas où le voyage eſt rompu ou ſuſpendu ſans le fait du propriétaire, eſt prévu par les deux articles ſuivans.

ARTICLE IV.

EN cas d'interdiction de commerce avec le lieu de la deſtination du vaiſſeau avant le voyage commencé, il ne ſera dû aucuns loyers aux matelots engagés au voyage ou au mois, & ils ſeront ſeulement payés des journées par eux employées à équiper le bâtiment; & ſi c'eſt pendant le voyage, ils ſeront payés à proportion du temps qu'ils auront ſervi.

EN cas d'interdiction de commerce. Il faut ajouter, conformément à l'art. 7, tit. des charte-parties ci-deſſus, *par guerre*, *repréſailles ou autrement.*

En effet, l'interdiction de commerce arrive, ou par une déclaration de guerre, ou par repréſailles, ou par une défenſe de commercer en tel ou tel endroit, ſoit pour cauſe de peſte ou autrement, ſans autre motif même que la volonté du Prince.

Comme c'eſt là une rupture de voyage par cas fortuit & force majeure, ſans qu'il y ait rien du fait du propriétaire, du maître ou des marchands, il étoit tout naturel de régler d'une maniere différente le ſort du maître & des matelots; car il faut prendre garde que cet article regarde encore le maître comme les matelots.

C'eſt donc pour cela qu'il eſt décidé dans le cas de cet article, que ſi le voyage eſt rompu avant le départ du navire, il ne ſera dû aucuns loyers aux matelots, ſans diſtinction du louage au voyage, d'avec le louage au mois, & qu'ils ſeront payés ſeulement des journées qu'ils auront employées à équiper le bâtiment; & que ſi c'eſt pendant le voyage, ils ſeront payés de leurs loyers à proportion qu'ils auront ſervi : nouvelle preuve à mon ſens, que dans les circonſtances de l'article précédent, leur condition doit pareillement être égale.

Il faut obſerver, au reſte, qu'il s'agit préciſément dans cet article de l'interdiction de commerce avec le lieu de la deſtination du vaiſſeau; & que s'il s'agit d'une interdiction avec un autre pays, le voyage ne pourra être rompu au préjudice des matelots, qu'aux conditions de l'article précédent, parce que ſuivant l'article 7 du titre premier des charte-parties, une telle interdiction, même par déclaration de guerre, n'empêche pas que la charte-partie ne ſubſiſte en ſon entier, au moyen de quoi le voyage ne peut manquer alors que par le fait du propriétaire ou des marchands chargeurs, de concert avec lui.

En interprétation de cet article, Mr. le Comte de Saint-Florentin écrivit une lettre le 22 Mai 1744, aux Officiers de l'Amirauté de la Rochelle, dans

dans laquelle il leur marqua, au sujet des navires destinées pour la pêche de la morue, dont les maîtres & équipages refusoient de remplir leurs engagemens, dans la crainte d'être pris par les Anglois, en conséquence de la déclaration de guerre toute récente, que l'intention du Roi étoit que les engagemens respectivement contractés avant la déclaration de guerre, entre les armateurs & les maîtres & équipages des navires destinés pour la pêche de la morue, fussent déclarés nuls & comme non-avenus, sans aucuns dommages & intérêts, & que les armateurs seroient tenus seulement de payer aux équipages les journées par eux employées à l'équipement des navires; ajoutant qu'il avoit été expédié un Arrêt du Conseil en conformité; & qu'à l'égard des engagemens pris pour le cabotage dans la Manche, ou ailleurs de port en port, ils devoient tenir & avoir leur effet, d'autant plutôt que les risques étoient moindres pour cette sorte de navigation, & qu'il y auroit des vaisseaux du Roi sur les côtes pour protéger les bâtimens de commerce. Il étoit effectivement déjà intervenu un Arrêt du Conseil du 20 du même mois, sur le fait des engagemens contractés pour la pêche de la morue; mais il ne fut envoyé aux Officiers de l'Amirauté que le 17 suivant, ce qui ne les avoit pas empêché de juger en conformité de la lettre du Ministre.

ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT
DU ROI,

Qui ordonne que les Négocians & Armateurs, Maîtres & équipages des navires qui peuvent avoir été préparés pour être envoyés à la pêche, & qui ne peuvent être expédiés à cause de la déclaration de guerre faite à l'Angleterre, seront & demeureront respectivement déchargés des engagemens par eux pris.

Du 20 Mai 1744.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ETAT.

LE ROI étant informé que les navires qui ont été équipés dans les différens ports du Royaume pour être envoyés à la pêche de la morue, ne peuvent, à cause de la declaration de guerre faite à l'Angleterre, être expédiés pour cette destination, attendu les risques évidens : Et Sa Majesté voulant prévenir les contestations qui pourroient naître entre les négocians & armateurs qui ont fait équiper lesdits navires, & les maîtres matelots & équipages de ces navires, pour raison des engagemens qu'ils ont respectivement contractés entr'eux avant la déclaration de guerre, & faire sur ce connoître ces intentions. Vu les représentations qui ont été faites à ce sujet par les négocians de Saint-Malo & les Officiers de l'Amirauté de la Rochelle, les articles III, IV, V & XXI du tit. IV, liv. III de l'Ordonnance de la Marine du mois d'Août 1681, ensemble l'avis des députés au bureau du commerce : Oui le rapport, le Roi étant en son Conseil, en interprétant en tant que de besoin, les articles IV & V du titre IV, liv. III de l'Ordonnance de la Marine du mois d'Août 1681, a ordonné & ordonne, qu'attendu le risque évident, les maîtres & équipages des navires qui peuvent avoir été préparés pour être envoyés à la pêche, & qui ne peuvent être expédiés à cause de la déclaration de guerre faite à l'Angleterre, seront & demeureront déchargés des engagemens par eux pris, lesquels seront déclarés nuls & comme non avenus; & respectivement les négocians & arma-

teurs qui ont fait équiper lesdits navires, de ceux qu'ils ont contractés avec lesdits maîtres, matelots & équipages : Veut en conséquence Sa Majesté, que lesdits négocians & armateurs ne soient tenus de payer auxdits matelots & équipages, que les journées qu'ils auront employées à équiper lesdits navires, conformément à ce qui est prescrit par lesdits articles de l'Ordonnance de 1681.

Mande & ordonne Sa Majesté à M. le Duc de Penthievre, Amiral de France, de tenir la main à l'exécution du présent Arrêt, qui sera lu, publié & affiché par-tout où besoin sera, & sur lequel toutes les lettres nécessaires seront expédiées. Fait au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Lille, le vingtieme jour de Mai mil sept cent quarante-quatre. *Signé*, PHELYPEAUX.

ARTICLE V.

SI le vaisseau est arrêté par ordre souverain avant le voyage commencé, il ne sera aussi dû aux matelots que les journées employées à équiper le navire ; mais si c'est pendant le cours du voyage, le loyer des matelots engagés au mois, courra pour moitié pendant le temps de l'Arrêt, & celui des matelots engagés au voyage, sera payé aux termes de leur engagement.

LE cas de l'arrêt simple du navire, par ordre souverain, est prévu, en ce qui concerne le fret, par l'art. 8 du titre premier, & par l'art. 16 du titre précédent ; il est aussi prévu, par rapport au payement de la nourriture & des loyers des matelots, entre le propriétaire du navire & les marchands chargeurs, tant par ledit article 16, que par le 7 du titre des avaries.

Ici, il est question du sort du maître & des gens de l'équipage, pour le même cas ; & il est décidé que si le navire est arrêté avant son départ, il ne leur sera dû que leurs journées à équiper le navire : mais que si c'est pendant le voyage, le loyer des matelots engagés au mois, ne courra que pour moitié pendant l'arrêt, & que celui des matelots engagés au voyage ne sera payé qu'aux termes de l'engagement.

Ceci bien considéré, il n'est point fait d'injustice dans ce dernier cas au matelot engagé au mois. En pareille circonstance, il n'auroit pas été naturel que le propriétaire du navire qui ne gagne aucun fret durant l'arrêt de Prince, eût payé aux matelots leurs gages en plein. Et d'un autre côté, il n'auroit pas été juste que pendant tout ce temps-là ils eussent eux, fait le service du navire pour leur seule nourriture. Il falloit donc avoir recours à un tempérament, & il est tel que le matelot engagé au mois n'a aucun sujet de plainte, puisque le nombre de mois nécessaire pour l'accomplissement du voyage, lui sera toujours payé en plein, outre les gages qu'il gagne pour moitié durant tout le temps de la détention. Mais pourquoi le matelot engagé au voyage ne doit-il avoir que la somme qu'il a stipulée à forfait, quelque longue que soit la durée de la détention ? Pourquoi est-il de pire condition que l'autre ? C'est ce que l'on ne comprend pas. Ainsi, il y a lieu de dire, qu'en cette partie, notre article est en défaut ; mais comme il a été observé, ces sortes d'engagemens au voyage sont aujourd'hui fort rares.

En interprétation de cet article, que le Commentateur n'a pas plus entendu

que la plupart des autres, il s'est élevé une difficulté durant la derniere guerre. Les ordres du Roi étoient, que les navires destinés pour nos colonies ne pourroient, sans une permission expresse qui s'accordoit rarement, partir qu'en flotte & sans escorte, dont le rendez-vous étoit assigné dans les rades de ce port. Le jour du départ de la flotte étant incertain, les navires se rendoient de toutes parts dans nos rades, long-temps avant le départ du convoi. Contestation à ce sujet entre les propriétaires des navires & les gens de l'équipage. Les premiers prétendoient que le voyage ne devoit pas être réputé commencé du jour du départ du navire, pour venir joindre la flotte; mais seulement du jour du départ de la flotte; & les autres soutenoient le contraire. Sur cela intervint une Ordonnance du Roi du 21 Avril 1746, qui sur les représentations des négocians de Nantes, décida que la solde des gens des équipages seroient payée en plein, du jour que les navires auroient mis à la voile, jusqu'au jour qu'ils auroient mouillé dans la rade du convoi; que depuis qu'ils auroient mouillé jusqu'au jour du départ de la flotte, ils n'auroient que la demi-solde, & qu'après le départ, la solde leur seroient continuée en entier pour le reste du voyage. Réglement extrêmement équitable, qui par cette raison fut étendu aux armemens faits dans tous les autres ports du Royaume, par une seconde Ordonnance du 18 Mai de la même année 1746.

Comme par l'Ordonnance du 14 Mai 1745, il étoit pareillement défendu à tous Capitaines de navires de partir des isles de l'Amérique sans l'escorte des vaisseaux du Roi, autre difficulté entre les armateurs & les gens de mer, pour raison des salaires de ceux-ci pendant le séjour des navires auxdites isles; sur quoi il fut décidé par Arrêt du Conseil du 17 Octobre 1748, que les équipages desdits navires seroient payés de leur solde en entier, pour tout le temps de la navigation, tant pour l'aller que pour le retour, & en outre pour le temps du séjour jusqu'à six mois; & qu'à l'égard du temps du séjour au-dessus de six mois, ils n'auroient que la demi-solde; le tout sauf les conventions particulieres faites entr'eux & les armateurs.

Au sujet de ces convois & escortes des navires marchands, il est à observer que l'usage en est assez ancien.

Dans l'origine c'étoit l'Amiral qui fournissoit l'escorte, & cela aux vaisseaux tant des amis & alliés, que des François lorsqu'il en étoit requis, pour raison de quoi il lui étoit payé le prix dont on étoit convenu.

C'est ce que prouve l'article 28 de l'Ordonnance de 1517, en ces termes; » voulons qu'au temps de guerre, notre Amiral soit tenu armer navires pour » convoyer à sûreté nos sujets & autres marchands nos amis & alliés, & en » prendre le salaire accoutumé.

On trouve la même disposition dans l'article 51 de l'Ordonnance de 1543 & dans l'article 81 de celle de 1584; à cela près que l'obligation de convoyer n'y est pas imposée à l'Amiral, & que la faculté lui en est seulement laissée, de même que d'avoir des vaisseaux en temps de paix pour courir sus aux pirates.

Par rapport à la sûreté de la pêche, l'article 50 de l'une de ces deux dernieres Ordonnances, & le 80 de l'autre, portent uniformément ce qui suit; » lorsqu'il sera question de mettre navires en temps de guerre pour servir de » garde aux pêcheurs, par la permission de notredit Amiral, lesdits navires se-

» ront mis sus, aux dépens desdits pêcheurs & payés selon le convenant & » accord desdits pêcheurs ou de leurs bourgeois.

Les choses resterent sur ce pied là, non-seulement jusqu'à la suppression de la charge d'Amiral en 1626; mais encore jusqu'à son rétablissement en 1669; parce que dans l'intervalle la charge de Grand-Maître chef & Sur-intendant général de la navigation & du commerce de France, substituée à celle d'Amiral avoit donné à ceux qui l'avoient possédée, les mêmes droits & le même pouvoir à quelque chose près, que ceux dont les Amiraux avoient joui; du nombre desquels droits étoit celui d'armer & de commander tous les vaisseaux de guerre, soit par eux-mêmes, soit par les officiers qu'ils y préposoient & qui étoient à leur nomination.

Lors du rétablissement de la charge d'Amiral, ce privilege qui en faisoit le principal lustre & qui y attribuoit une si grande autorité, en ayant été détaché; le droit anciennement accordé à l'Amiral, de fournir des escortes aux vaisseaux marchands & pêcheurs, fut éteint & supprimé, de maniere que depuis ce temps-là, il n'y a plus eu d'escorte qu'au moyen des vaisseaux ordonnés à cet effet par le Roi & commandés par des officiers de son choix.

Jusqu'à ce que nos établissemens aux isles de l'Amérique, eussent acquis une consistance capable d'y ouvrir un grand commerce avec la France, les escortes n'avoient guere pour objet que la navigation au cabotage & la sûreté de la pêche, tant dans la Manche qu'au banc de Terre-neuve; & jusqu'à ce que la marine Royale eût été portée au degré de splendeur & de force où Louis XIV. s'étoit proposé de la faire monter, ces escortes ne furent pas plus gratuites que du temps que les Amiraux étoient autorisés à les fournir.

C'est ce qui résulte de l'Arrêt du Conseil du 27 Novembre 1675, confirmatif de deux ordonnances des 8 & 11 Février de la même année, & renouvellée par autre Arrêt du Conseil du 2 Janvier 1677, portant » que tous capi- » taines ou maîtres des vaisseaux allant à la pêche des morues au banc de » Terre-neuve, &c. payeroient trois livres par tonneau du port de leurs vais- » seaux pour être employé à l'armement & équipement des vaisseaux de » guerre qui seroient destinés pour l'escorte & la sûreté de ladite pêche.

Dans la suite à mesure que la navigation marchande & les forces de la marine militaire s'accrurent, les escortes devinrent plus fréquentes & plus multipliées; & au lieu que dans le principe il étoit libre aux armateurs & aux capitaines de navires marchands de s'en servir ou de s'en passer, le bien du commerce exigea qu'ils fussent assujettis à se ranger sous les convois ordonnés.

Cela étoit déjà établi dès le temps de l'Ordonnance du 15 Avril 1689, puisque suivant l'article 38, tit. 2 du liv. 4, tout capitaine de navire marchand qui se sépareroit de l'escorte ou du convoi, sans raison légitime, devoit être condamné aux galeres, tandis que l'officier chargé de l'escorte des navires marchands, & qui les abandonneroit, devoit être puni de mort.

Il étoit défendu en même temps, au Commandant de l'escorte de recevoir sous quelque prétexte que ce fût, aucune gratification des vaisseaux marchands mis sous son convoi, à peine de cassation; c'est la disposition de l'art. 33, tit. 7 du liv. premier.

Il paroît aussi que dès-lors, en général, il n'étoit plus dû de droit d'escorte par les vaisseaux marchands, puisque l'article 19, tit. 1, liv. 21 de la même

Ordonnance, n'en parle qu'autant qu'il y auroit quelque Arrêt rendu à ce sujet. » En cas, dit l'article, qu'il soit levé un droit d'escorte sur les vaisseaux mar- » chands, la recette que le trésorier en fera, sera justifiée par l'Arrêt rendu sur » ce droit, &c. Il n'y avoit donc encore rien d'ordonné à cet égard; & quand ce droit a été levé dans la suite, ce n'a été que dans les besoins pressans de l'Etat.

Quoi de plus juste en effet que de soulager le commerce, principalement en temps de guerre, où les pertes qu'il essuye nécessairement, s'il n'est pas protégé, diminuent d'autant les ressources que l'Etat est en droit d'en attendre.

Les convois durant la guerre de 1689, n'empêchoient pas qu'il n'y eût d'autres vaisseaux de guerre en croisiere pour la garde des côtes; mais comme il fut reconnu dans la guerre suivante, que les convois occupoient trop de vaisseaux, & cela sans nécessité, à cause que les dangers de la navigation aux isles, sont compté pour rien en pleine mer; l'arrangement que l'on prit fut de tenir des vaisseaux de guerre sur nos côtes pour décaper nos navires marchands, & d'en avoir d'autres aux attérages de nos isles qui servoient également à débouquer ceux qui en partoient pour France, où ils étoient accueillis par les vaisseaux gardes-côtes. Par ce moyen, nos navires allant & venant successivement, couroient peu de risque, parce qu'étant en petit nombre à la fois, ils n'invitoient pas les ennemis à venir en force à leur rencontre, comme ils l'ont fait dans la derniere guerre; & cela avec un tel avantage, (à cause que nos navires ne partoient qu'en grosses flottes & en des temps à peu près périodiques, où dont ils étoient bien informés,) qu'ils ne se seroient pas bornés à prendre les vaisseaux d'escorte, s'ils n'avoient été les principaux assureurs des navires marchands, moyennant une prime qui alloit & pour l'ordinaire à quarante-cinq ou cinquante pour cent.

La regle est, en fait d'escorte ou de convoi indiqué, qu'il est défendu à tout armateur & capitaine de vaisseau marchand, de partir seul sans une permission expresse du Roi. Sans cela, il faut qu'il se rende auprès du Commandant de l'escorte pour ne partir qu'avec lui, & prendre ses ordres pour la route.

Rangé une fois sous son escorte, il ne peut lui désobéir, ni s'en séparer, sans encourir des peines. Le Commandant, de son côté, est obligé de protéger les navires confiés à son escorte, & il ne peut impunément les abandonner.

Les peines prononcées contre l'un & l'autre par l'Ordonnance de 1689, viennent d'être rapportées; mais elles ont varié depuis, & elles ont été modérées.

Par Ordonnance du 21 Février 1691, la peine de la désobéissance aux ordres du Commandant de l'escorte, fut simplement, pour le capitaine, de servir pendant un an en qualité de matelot, sans solde sur les vaisseaux du Roi, & pour l'armateur qui auroit donné l'ordre d'abandonner le convoi, d'une amende de trois mille livres, qui seroit prononcée sur le certificat du Commandant.

Une autre Ordonnance du 13 Août 1692, pour l'abandon du convoi sans la permission du Commandant, fixa la peine à six mois de prison & à quinze cent livres d'amende contre le capitaine, l'amende payable solidairement par l'armateur.

Une autre Ordonnance encore du 16 Février 1695, portoit pour le même cas d'abandon, que le capitaine seroit condamné en mille livres d'amende,

& déclaré incapable de commander des vaiſſeaux ni autres bâtimens à l'avenir, s'il n'avoit eu quelque raiſon légitime d'abandonner le convoi.

Enfin, par une derniere Ordonnance du 14 Mai 1745, qui eſt la loi ſubſiſtante à cet égard, la peine contre le capitaine qui ſe ſépare de l'eſcorte eſt, ſuivant l'article 4, de mille livres d'amende, d'un an de priſon, & d'être déclaré incapable de commander aucun bâtiment de mer ſi l'abandon a été volontaire, ſauf à lui à prouver par ſes journaux de navigation & par les procès-verbaux qu'il aura dreſſés avec ſes officiers, enſemble par la déclaration des gens de l'équipage, que ſa ſéparation a été forcée. Le capitaine Corbun a ſubi cette peine en 1747. Voyez l'art. 36 tit. du capitaine.

Par rapport au départ ſans eſcorte, la peine infligée au capitaine par l'art. 3 eſt de 500 livres d'amende, & de ſervir pendant un an ſur les vaiſſeaux du Roi en qualité de ſimple matelot & ſans ſolde. A l'égard des propriétaires de navires qui auront donné ordre à leurs capitaines de partir ſans eſcorte ou de s'en ſéparer, l'article 5 veut qu'ils ſoient condamnés en 10000 liv. d'amende ſans préjudice des peines portées contre les capitaines.

Pour ce qui concerne les Commandans des eſcortes, l'article 6 leur enjoint d'apporter tous leurs ſoins à la ſûreté des flottes, de les accompagner & de les tenir toujours ſous leur pavillon, avec défenſes de les abandonner, pour quelque cauſe que ce ſoit, à peine de caſſation & même de plus grandes peines ſuivant les circonſtances (en quoi la peine portée par l'Ordonnance de 1689 a été extrêmement adoucie,) & en cas de ſéparation forcée, il leur eſt auſſi enjoint de faire tout ce qui dépendra d'eux pour rallier les bâtimens du convoi, &c.

Enfin, l'article 7, pour l'exécution de ce que deſſus, veut que les Commandans donnent aux capitaines de navires & maîtres des bâtimens marchands, des ſignaux de route & de reconnoiſſance, auxquels ceux-ci ſeront tenus de ſe conformer, à peine de ſervir tout de même pendant un an, en qualité de ſimple matelot & ſans ſolde, ſur les vaiſſeaux de Sa Majeſté.

Pour indemniſer le Roi d'une partie de ces frais d'eſcorte, qui étoient d'autant plus conſidérables, que les navires marchands partant en très-groſſes flottes, il falloit un plus grand nombre de vaiſſeaux pour les convoyer ; il fut établi dans la derniere guerre, un droit d'indult payable pour chaque navire profitant de l'eſcorte, à raiſon de huit pour cent de la valeur de ſon chargement, tant pour l'aller que pour le retour, ou de quatre pour cent ſi le navire ne profitoit du convoi que pour l'aller, ou pour le retour.

En conſidération de ce droit d'indult, ainſi réglé de concert avec les négocians des villes maritimes les plus intéreſſées au commerce des iſles de l'Amérique (car les convois ne regardoient que ce commerce, & nullement la pêche de la morue, non plus que la navigation à l'Iſle-Royale ou au Canada. V. *infrà* l'art. 13, tit. de la pêche des morues,) les armateurs furent déchargés de l'obligation de faire paſſer ſur leurs navires des engagés pour les colonies. Mais la diſpenſe n'avoit lieu que pour les vaiſſeaux qui payoient l'indult. Lettre de M. le Comte de Maurepas, du 18 Janvier 1748. Pour les engagés voir *ſuprà* art. 16, tit. du capitaine, qui eſt le premier du liv. 2.

Le rendez-vous pour les convois fut fixé aux rades de la Rochelle, comme il a été obſervé. C'étoit là que tous les navires marchands, de quelque port qu'ils fuſſent, armés pour nos colonies, devoient ſe rendre pour prendre

l'escorte. Et comme il étoit réglé que l'on ne partiroit qu'en flotte, qu'il falloit du temps pour la former, & que le jour du départ étoit indéterminé; à raison de cette incertitude, il arrivoit souvent que des armateurs envoyoient leurs navires beaucoup plutôt qu'il ne falloit. C'est ce qui fit naître la difficulté par rapport aux gages des équipages de ces navires, pour raison du temps écoulé depuis leur arrivée au rendez-vous, jusqu'au départ de la flotte; difficulté qui fut applanie par les Ordonnances ci-dessus citées des 21 Avril & 18 Mai 1746.

Jusqu'ici il n'a pas été question de ces grands convois dans la présente guerre. Les navires marchands vont aux isles & à nos colonies en toute liberté, & en reviennent de même, à la faveur des vaisseaux que le Roi entretient en croisiere tant sur nos côtes qu'aux attérages de nos colonies, comme cela se pratiquoit dans la guerre terminée par le traité d'Utrecht. Il y a apparence au reste que ce plan ne changera pas, parce que c'est en effet le meilleur; non-seulement parce que le commerce est plus uni, plus régulier & plus continu par ce moyen; mais encore parce qu'il est incomparablement moins exposé, que lorsque les navires ne pouvoient partir qu'en flotte.

ORDONNANCE DU ROI,

Concernant les Convois pour les Isles Françoises de l'Amérique.

Du 14 Mai 1745.

DE PAR LE ROI.

SA Majesté ayant résolu de faire armer des vaisseaux de guerre pour escorter les bâtimens marchands qui seront destinés pour le commerce des isles Françoises de l'Amérique, & voulant assurer le succès desdites escortes, tant de la part des capitaines marchands qui seront à portée d'en profiter, que de la part des officiers auxquels elle en confiera le commandement, elle a ordonné & ordonne ce qui suit.

ARTICLE PREMIER.

Les capitaines & maîtres des bâtimens marchands qui seront armés pour les isles Françoises de l'Amérique, & pour lesquels il sera fourni des escortes, seront tenus de se rendre dans l'endroit qui leur sera indiqué en vertu des ordres qui en seront donnés par Sa Majesté, & dans le temps qui leur sera pareillement fixé, pour profiter desdites escortes jusqu'aux lieux de leurs destinations respectives.

II. Ils seront pareillement tenus, avant leur départ des isles, de se rendre dans les ports ou rades qui seront désignés, suivant les ordres qui seront expédiés à cet effet par les Gouverneurs-Lieutenans-généraux de Sa Majesté auxdites isles, en conséquence de ceux que Sa Majesté leur donnera, tant pour le rendez-vous d'où les convois devront partir, que pour les précautions à prendre à l'effet d'assurer le passage des navires des ports & rades où ils auront fait leur commerce, au port du rendez-vous.

III. Fait Sa Majesté très-expresses inhibitions & défenses auxdits capitaines & maîtres de partir sans escorte, soit des ports de France pour lesquels il sera fourni des escortes, soit des ports desdites isles, à peine de cinq cens livres d'amende, & de servir pendant un an en qualité de simples matelots, & sans solde, sur les vaisseaux de Sa Majesté. Veut néanmoins & entend Sa Majesté, que les navires qui, par quelqu'accident forcé, n'auront pu joindre le convoi avant son départ, ou qui, étant partis avec le convoi, seront forcés de relâcher, puissent, dans l'espace d'un mois seulement après le départ du convoi, suivre leur destination sans attendre l'escorte prochaine; & ce moyennant des certificats justifiant des motifs légitimes du retardement, qu'ils seront tenus de prendre, savoir, les capitaines des navires

qui voudront partir ainſi des ports de France, des Directeurs des Chambres de commerce, ou des chefs des Juriſdictions Conſulaires, viſés des Commiſſaires de la Marine auxdits ports, & les capitaines qui partiront de l'Amérique, de l'officier commandant & du Commiſſaire de la Marine, ou de l'officier en faiſant les fonctions au port de leur partance.

IV. Fait pareilles inhibitions & défenſes auxdits capitaines & maîtres de quitter leſdites eſcortes, à peine contre ceux qui les auront quittées volontairement & ſans y être forcés, de mille livres d'amende, d'un an de priſon, & d'être déclarés incapables de commander aucun bâtiment de mer. Pourront ceux qui ſeront accuſés d'être tombés dans le cas, faire valoir pour leur défenſe leurs journaux de navigation, les procès-verbaux qu'ils auront dreſſés avec leurs officiers, des cauſes de leur ſéparation, & les déclarations de leurs équipages.

V. Veut Sa Majeſté, que dans le cas où leſdits capitaines & maîtres ſeront partis ſans eſcorte, ou ſe ſeront ſéparés volontairement de la flotte, ſur les ordres qui leur en auront été donnés par les propriétaires des navires, leſdits propriétaires ſoient condamnés en leur propre & privé nom, à dix mille livres d'amende, outre les peines portées dans les deux articles précédens contre leſdits capitaines & maîtres.

VI. Enjoint Sa Majeſté aux Officiers commandans leſdites eſcortes, d'apporter tous leurs ſoins à la ſûreté des flottes, de les accompagner & de les tenir toujours ſous leur pavillon; leur faiſant Sa Majeſté très-expreſſes inhibitions & défenſes de les abandonner pour quelque cauſe & ſous quelque prétexte que ce ſoit, à peine de caſſation, & même de plus grande peine, ſuivant l'exigence des cas & des circonſtances. Veut & entend que dans le cas de ſéparation forcée, leſdits officiers faſſent tout ce qui leur ſera poſſible pour rallier les bâtimens de convoi; & que lorſqu'ils arriveront dans les ports ſans leſdits bâtimens, ils remettent au contrôle des ports où ils aborderont, des extraits de leurs journaux, leſquels ſeront examinés par les commandans deſdits ports, aſſiſtés des officiers que Sa Majeſté jugera à propos de nommer à cet effet, pour, ſur le compte qu'ils rendront enſuite à Sa Majeſté des cauſes de ſéparation, être par Elle ordonné ce qu'elle jugera à propos: à l'effet de quoi ſeront leſdits officiers obligés de tenir des journaux exacts de leur navigation, à peine d'interdiction.

VII. Pour l'exécution de ce que deſſus, leſdits officiers donneront aux capitaines & maîtres, des ſignaux de route & de reconnoiſſance, auxquels leſdits capitaines & maîtres ſeront tenus de ſe conformer, à peine contre les contrevenans, de ſervir pendant un an en qualité de ſimple matelot, & ſans ſolde, ſur les vaiſſeaux de Sa Majeſté.

Mande & ordonne Sa Majeſté à Monſ. le Duc de Penthievre, Amiral de France, aux Vice-Amiraux, Lieutenans-généraux, Intendans, Chefs d'Eſcadres, Capitaines de vaiſſeau, Commiſſaires & autres Officiers de la Marine; comme auſſi aux Gouverneurs ſes Lieutenans-généraux aux colonies, Intendans, Gouverneurs particuliers, & autres Officiers qu'il appartiendra, de tenir la main à l'exécution de la préſente Ordonnance, laquelle ſera publiée & enregiſtrée par tout où beſoin ſera, afin que perſonne n'en prétende cauſe d'ignorance. Fait au Camp devant Tournay, le quatorze Mai mil ſept cent quarante-cinq. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX.

ORDONNANCE DU ROI,

Qui regle le payement des équipages des navires expédiés pour les iſles de l'Amérique ſous l'eſcorte des vaiſſeaux de Sa Majeſté, pendant le temps qu'ils auront été retenus dans les rades pour attendre le départ des convois.

Du 21 Avril 1746.

DE PAR LE ROI.

SUR les repréſentations qui auroient été faites à Sa Majeſté par les négocians de la ville de Nantes, contenant que les navires qu'ils ont fait armer pour faire les voyages de l'Amérique ſous l'eſcorte des vaiſſeaux de Sa Majeſté, ayant été retenus long-temps à la rade de l'iſle d'Aix pour attendre que les convois ayent été raſſemblés, ils auroient lieu d'eſpérer

d'espérer d'être dispensés pour ledit temps, pendant lequel les équipages desdits navires n'ont point servi, du payement de la solde stipulée par leurs engagemens : Sa Majesté se seroit fait représenter l'article V du titre de l'engagement & loyer des matelots, de l'Ordonnance du mois d'Août 1681, portant, que si le vaisseau est arrêté par ordre souverain pendant le cours du voyage, le loyer des matelots engagés au mois, courra par moitié pendant le temps de l'arrêt. Et voulant prévenir les contestations qui pourroient arriver à l'égard desdits navires expédiés à Nantes pour les isles de l'Amérique, pour le payement des équipages pendant les séjours faits dans les rades où les convois auront été assemblés, Sa Majesté interprétant, en tant que de besoin, le susdit article de l'Ordonnance du mois d'Août 1681, a ordonné & ordonne ce qui suit.

ARTICLE PREMIER.

Les équipages des navires expédiés à Nantes pour faire les voyages de l'Amérique sous l'escorte des vaisseaux de Sa Majesté, seront payés de leur solde en entier sur le pied de leur engagement, à compter du jour que lesdits navires auront mis à la voile de la rade de Paimbœuf, conformément à l'usage pratiqué audit port de Nantes, jusqu'au jour qu'ils auront mouillé à la rade de l'isle d'Aix, ou dans les autres lieux où les convois auront été assemblés.

II. Ils ne recevront que la moitié de ladite solde, du jour que les navires auront mouillé à la rade de l'isle d'Aix, ou autres lieux de l'assemblée des convois, jusqu'aux jours qu'ils auront mis à la voile desdits lieux ; & la solde leur sera ensuite payée en entier pendant tout le cours du voyage.

III. Les dispositions portées par les articles précédens, auront lieu pour tous les navires qui ont été expédiés à Nantes pour les isles de l'Amérique, & compris dans le convoi commandé par le sieur de Macnemara, & pour tous les autres navires armés dans ledit port qui feront lesdits voyages sous l'escorte des vaisseaux de Sa Majesté pendant le cours de la présente guerre.

Mande & ordonne Sa Majesté à Monf. le Duc de Penthievre, Amiral de France, Gouverneur & Lieutenant général en la Province de Bretagne, aux Intendans de la Marine & des Classes, Commissaires généraux & ordinaires de la Marine, de tenir la main, chacun en droit soi, à l'exécution de la présente Ordonnance qui sera lue, publiée & affichée par-tout où besoin sera, & registrée aux Greffes des Amirautés. Fait à Versailles le vingt-un Avril mil sept cent quarante-six. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX.

ORDONNANCE DU ROI,

Pour faire exécuter à l'égard de tous les navires armés dans les différens Ports du Royaume, pour faire les voyages de l'Amérique sous l'escorte des vaisseaux de Sa Majesté, le Réglement du 21 Avril de la présente année concernant le payement des équipages des navires expédiés à Nantes pour lesdits voyages.

Du 18 Mai 1746.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ s'étant fait rendre compte de la demande qui a été faite par les négocians de différens Ports du Royaume, de rendre indistinctement commun pour tous les navires armés pendant le cours de la présente guerre pour faire les voyages de l'Amérique sous lescorte des vaisseaux de Sa Majesté, le Réglement qu'Elle a fait le 21 du mois dernier, portant réduction des salaires des équipages des bâtimens expédiés à Nantes pendant le temps que lesdits bâtimens auront été retenus dans les rades pour attendre le départ des convois. Et Sa Majesté étant informée que les mêmes motifs qui l'ont déterminée à faire ledit Réglement à l'égard des armemens faits à Nantes, ont également lieu pour tous les navires armés par les négocians dans les autres Ports pour profiter desdites escortes ; Sa Majesté a ordonné & ordonne, veut & entend que le Réglement du 21 du mois dernier concernant le payement

de la solde des équipages des navires armés à Nantes pour faire les voyages de l'Amérique sous l'escorte de ses vaisseaux, soit exécuté selon sa forme & teneur à l'égard des équipages de tous les bâtimens qui ont déjà été depuis le commencement de la guerre, ou qui seront par la suite armés dans les autres ports de son Royaume pour la même destination : En conséquence, veut Sa Majesté que lesdits équipages soient payés en entier de la solde stipulée par leurs engagemens, à compter du jour de la sortie des ports, rades ou rivieres des lieux où ils auront armés, & ce conformément aux usages pratiquées jusqu'à présent en chaque port, jusqu'au jour de leur arrivée dans les rades & autres lieux où les convois auront été assemblés ; qu'ils reçoivent seulement moitié de ladite solde pour tout le temps que les navires auront restés dans lesdites rades ou autres lieux de l'assemblée des convois, & que la solde leur soit payée en entier, à compter du jour du départ desdits lieux jusqu'à la fin du voyage.

Mande & ordonne Sa Majesté à Monf. le Duc de Penthievre, Amiral de France, Gouverneur & Lieutenant général de la Province de Bretagne, aux Intendans de la Marine & des Classes, Commissaires généraux & ordinaires de la Marine, de tenir la main, chacun en droit soi, à l'exécution de la présente Ordonnance, qui sera lue, publiée & affichée par-tout où besoin sera, & registrée aux Greffes des Amirautés. Fait à Malines le dix-huit Mai mil sept cent quarante-six. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX.

ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT
DU ROI,

Portant que les équipages des navires revenus des isles de l'Amérique, sous l'escorte des vaisseaux de Sa Majesté, seront payés de leurs salaires en entier pendant le séjour que lesdits navires auront faits dans lesdites isles, jusqu'à concurrence du terme de six mois; & seulement de la moitié pour tout le temps excédant ledit terme.

Du 17 Octobre 1748.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ÉTAT.

LE ROI étant informé qu'il s'est élevé des contestations sur le payement de la solde des équipages des navires compris dans les flottes expédiées pour les isles Françoises de l'Amérique, sous l'escorte des vaisseaux de Sa Majesté, commandés par les sieurs Dubois de la Mothe & de l'Etenduere, les officiers-mariniers & matelots employés dans lesdits équipages, prétendant être payés de leurs salaires pour tout le temps de la durée du voyage, & les armateurs demandant au contraire qu'en exécution de l'article V de l'Ordonnance du mois d'Août 1681, titre de l'engagement & des loyers des matelots, ceux desdits équipages soient réduits à la moitié, pour le temps que les navires ont été retenus aux isles Françoises de l'Amérique pour attendre le départ des convois, & ce, en vertu de l'Ordonnance du 14 Mai 1745, portant défenses de partir desdites isles sans l'escorte des vaisseaux de Sa Majesté ; à quoi étant nécessaire de pourvoir. Vu l'article V de l'Ordonnance du mois d'Août 1681, titre de l'engagement & des loyers des matelots, portant que si un navire est arrêté par ordre du Souverain pendant le cours du voyage, le loyer des matelots engagés au mois, courra pour moitié pendant le temps de l'Arrêt. Vu aussi l'article III de l'Ordonnance du 14 Mai 1745, portant défenses à tous capitaines & maîtres de navires, de partir des isles Françoises de l'Amérique sans l'escorte des vaisseaux de Sa Majesté : Oui le rapport, & tout considéré, Sa Majesté étant en son Conseil, interprétant le susdit article V de l'Ordonnance du mois d'Août 1681, titre de l'engagement & des loyers des matelots, a ordonné & ordonne, veut & entend que les équipages des navires qui ont été armés dans les différens ports du Royaume, & compris dans lesdites flottes expédiées pour les isles Françoises de l'Amérique, sous

l'escorte des vaisseaux de Sa Majesté, commandés par les sieurs Dubois de la Mothe & de l'Etenduere, soient payés de leur solde en entier pendant tout le temps que la navigation desdits bâtimens aura duré, tant pour aller que pour revenir desdites isles, & en outre pour le séjour qu'ils y auront fait, jusqu'à la concurrence de six mois pour ledit séjour seulement, & sans préjudice de la durée de la navigation. Veut Sa Majesté qu'à l'égard de ceux d'entre lesdits navires qui auront resté plus de six mois aux isles Françoises de l'Amérique, les salaires des équipages soient réduits à la moitié pour tout le temps de séjour dont ledit terme aura été excédé : Ordonne Sa Majesté que les dispositions portées par le présent Arrêt, soient exécutées selon leur forme & teneur, nonobstant tous jugemens contraires qui peuvent avoir été rendus par les Officiers des sieges de l'Amirauté, lesquels demeureront nuls & comme non-avenus : N'entend néanmoins Sa Majesté rien changer ni préjudicier par le présent Arrêt, aux conventions qui, lors de la publication d'icelui, pourront avoir été faites à l'amiable entre les armateurs & équipages des susdits navires, pour raison de ce que dessus; voulant que lesdites conventions soient exécutées sans que les uns ni les autres puissent réclamer contre l'exécution d'icelles. Veut au surplus Sa Majesté que les dispositions du présent Arrêt, n'ayent lieu que pour les navires seulement qui ont fait partie des convois expédiés pour les colonies Françoises de l'Amérique, sous le commandement des sieurs Dubois de la Mothe & de l'Etenduere, & non pour ceux qui auront été armés avant ou après lesdits convois.

Mande & ordonne Sa Majesté à Monf. le Duc de Penthievre, Amiral de France, Gouverneur & Lieutenant général en la Province de Bretagne, aux Intendans de la Marine & des Classes, Commissaires généraux & ordinaires de la Marine, & à tous autres Officiers qu'il appartiendra, de tenir, chacun en droit soi, la main à l'exécution du présent Arrêt, lequel sera registré aux Greffes des Amirautés, lu, publié & affiché par-tout où besoin sera. Fait au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Fontainebleau le dix-sept Octobre mil sept cent quarante-huit. *Signé*, PHELYPEAUX.

ARTICLE VI.

EN cas que le voyage soit prolongé, les loyers des matelots loués au voyage, seront augmentés à proportion; & si la décharge se fait *volontairement* en un lieu plus proche que celui désigné par l'affrétement, il ne leur en sera fait aucune diminution; mais s'ils sont loués au mois, ils seront en l'un & l'autre cas, payés pour le temps qu'ils auront servi.

LES matelots loués au voyage semblent ici avoir leur revanche, cependant ce n'est qu'une justice qui ne leur est rendue, sans faire aucun tort à ceux qui sont loués au mois, puisque ceux-ci n'ont rien à dire étant payés pour le temps qu'ils auront servi, & qu'ainsi il leur importe peu que le voyage ait été allongé ou racourci, attendu que dans ce dernier cas, ils peuvent aisément trouver de l'occupation ailleurs.

Si l'on dit qu'il en pourra être de même de ceux engagés au voyage, la réponse est, que c'est l'affaire du propriétaire du navire, d'avoir racourci le voyage par son fait propre, & qu'il n'en doit pas moins payer le loyer convenu à forfait, attendu que dans la réalité, le voyage est fini pour le matelot. Il peut donc de cette maniere faire la condition du matelot meilleure; mais il ne lui est pas libre de la rendre plus onéreuse en prolongeant le voyage, & c'est la raison pour laquelle il lui doit alors une augmentation de loyer, à proportion de la prolongation du voyage. Tout

cela eſt exact & conforme aux regles de l'équité. C'eſt auſſi la diſpoſition de l'art. 19 des Jugemens d'Oleron, & de l'art. 32 de l'Ordonnance de Wisbuy.

Mais il faut prendre garde à ce mot, *volontairement*, qui déſigne eſſentiellement que c'eſt par le fait propre du propriétaire ou du maître, que le voyage eſt racourci ; d'où il faut conclure, que ſi c'eſt par contrainte comme par tempête, par les vents contraires, ou parce que le navire n'eſt plus en état de continuer ſa route, qu'il y a néceſſité d'abréger le voyage, & de faire la décharge dans un lieu moins éloigné que celui de ſa deſtination, il ſera juſte alors de diminuer à proportion le ſalaire du matelot, comme il eſt juſte de l'augmenter en cas de prolongation, quelle qu'en ſoit la cauſe ; c'eſt-à-dire, volontaire ou forcée.

Au reſte, il n'y a point de différence à faire entre le maître & le matelot, en cas de racourciſſement volontaire du voyage de la part du propriétaire, & par ſon ordre. Si c'eſt par le fait du maître, le ſalaire du matelot ne lui ſera pas moins dû en entier, à la vérité ; mais à l'égard du maître, non-ſeulement le ſien ſera diminué à proportion, mais même comme tenu des dommages & intérêts du propriétaire, ce ſera à lui à l'indemniſer de la diminution qu'il n'y a pas lieu de demander au matelot.

ARTICLE VII.

ET quant aux matelots & autres gens de l'équipage, allant au profit ou au fret, ils ne pourront prétendre journées ni de dédommagement, en cas que le voyage ſoit rompu, retardé ou prolongé, par force majeure, ſoit avant ou depuis le départ du vaiſſeau ; mais ſi la rupture, le retardement, ou la prolongation arrive par le fait des marchands chargeurs, ils auront part aux dommages & intérêts qui ſeront adjugés au maître, lequel, auſſi-bien que les propriétaires, ſeront tenus de ceux des matelots, ſi l'empêchement arrive par leur fait.

CET article a toute la clarté requiſe, & le Commentateur en a très-bien pris le ſens.

Il y eſt bien décidé, par rapport à l'engagement au profit, ou au fret, que dans les trois cas énoncés dans les trois articles précédens, c'eſt-à-dire, du voyage rompu, retardé ou prolongé, avant ou depuis le départ du navire, il n'eſt dû aux gens de l'équipage ni journées ni dédommagement, ſi l'événement eſt cauſé par force majeure, parce qu'ils doivent ſuivre la bonne & la mavaiſe fortune, & courir tous les riſques du navire ; note deuxieme ſur l'article 19 des Jugemens d'Oleron : mais que ſi cela arrive par le fait des propriétaires ou marchands chargeurs, le maître & les gens de ſon équipage auront contr'eux des dommages & intérêts à prétendre, à dire d'experts ; & enfin, que ſi c'eſt par le fait du maître, il dédommagera ſon équipage, duquel dédommagement le propriétaire ſera auſſi tenu comme reſponſable des faits du maître.

ARTICLE VIII.

EN cas de prise, bris & naufrage avec perte entiere du vaisseau & des marchandises, les matelors ne pourront prétendre aucuns loyers, & ne seront néanmoins tenus de restituer ce qui leur aura été avancé.

LA condition du maître & des gens de l'équipage d'un vaisseau est telle, que le sort de leurs loyers dépend de la conservation du batiment & du fret des marchandises dont il est chargé.

Ce fret, avec le corps & quille du navire, ses agrêts, apparaux & ustensiles, voilà leur gage, & ils n'ont aucune autre assurance pour le payement de leurs loyers.

Rien n'est mieux établi; la justice n'y est du tout point blessée, & quand il en seroit autrement, la politique & l'intérêt de la navigation exigeroient nécessairement que cette loi fût maintenue dans toute sa vigueur.

L'intérêt guide les hommes en général, & des gens de cette espece en sont plus susceptibles encore que d'autres. S'ils cessoient d'avoir intérêt à la conservation du navire & de ses marchandises, au moindre péril dont ils seroient menacés, ils ne songeroient qu'à sauver leur vie, sans se mettre en peine du reste. Il étoit donc juste, & du bien public, d'attacher leur fortune à celle du vaisseau.

Ainsi ceux qui prétendoient, il y a quelques années, qu'il falloit assurer subsidiairement aux matelots le fret que le navire avoit gagné en allant, n'y entendoient rien, & se méprenoient d'une étrange sorte. La raison qu'ils alléguoient que ce fret de l'aller appartenoit au navire, comme celui du retour, & qu'ainsi ils devoient également être affecté au payement des loyers de l'équipage, n'étoit que spécieuse, n'étant pas question de donner une plus grande assurance aux matelots, dès que le navire & le fret du retour étoient suffisans pour répondre de leurs loyers.

Or, il n'est point de vaisseau qui, avec le fret des marchandises de retour, ne soit d'une valeur supérieure aux gages de l'équipage, en supposant qu'il arrive à bon port. Cela doit suffire sans leur offrir d'autres sûretés sous quelque prétexte que ce soit, afin de les exciter continuellement à la conservation du gage qu'ils ont sous leurs yeux, & qu'ils savent être le seul qu'on leur donne.

Ceux qui protégoient ainsi les matelots contre les armateurs, & par conséquent contre l'intérêt du commerce maritime, n'insistoient pourtant pas beaucoup sur le fret gagné en allant en droiture aux isles de l'Amérique; ils se rebattoient principalement sur les voyages de Guinée, & delà à l'Amérique, pour conclure que le fret acquis pour la traite des noirs, devoit suivre le navire jusqu'à son retour.

Mais, 1°. En cela, d'un seul voyage, ils en faisoient deux. 2°. Malgré la division qu'ils faisoient du voyage en deux parties, ils assignoient le fret entier

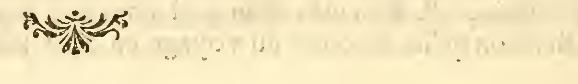
de la premiere partie du voyage aux matelots, tandis qu'en tout cas il auroit fallu borner cet assignat aux loyers gagnés simplement durant cette premiere partie du voyage. 3°. Cette distinction là, même, ne convenoit pas plus au fret supposé gagné à la côte de Guinée, qu'à celui du voyage de l'aller directement aux isles de l'Amérique. 4°. Enfin, on ne prenoit pas garde que de maniere ou d'autre, c'étoit ou supprimer ou diminuer considérablement l'intérêt vif & pressant que l'Ordonnance a voulu que les matelots prissent à la conservation du navire & du fret des marchandises de son chargement, en ne leur donnant pas absolument d'autre sûreté pour le payement de leurs loyers, sans examiner si le navire avoit gagné un fret en allant ou non.

C'étoit donc distinguer où l'Ordonnance ne distingue point, ou plutôt c'étoit vouloir ajouter à l'Ordonnance, qui ne parle dans l'article suivant que du fret des marchandises sauvées, pour l'affecter, avec les débis du navire, au payement des gages des matelots.

De sorte qu'il faut tenir pour constant, qu'en cas de prise, bris & naufrage, avec perte entiere du vaisseau & des marchandises, les matelots n'ont aucuns loyers à prétendre, & qu'ils sont non-recevables à obliger les propriétaires du navire de rapporter à leur profit le fret de l'aller, sous quelque prétexte que ce soit.

Il n'y auroit d'exception à cela, que pour le cas où il seroit évident que la valeur du navire & du fret à son retour, n'auroit pas suffi pour le payement des loyers, en le supposant arrivé à bon port, & que dans la même hypothese, le propriétaire du navire se trouvât en faillite ou insolvable, (car étant en état de payer, il n'y auroit pas de difficulté, n'étant pas recevable à abandonner le navire & le fret aux gens de l'équipage, pour demeurer quitte envers eux des loyers à eux dûs) dans ce cas là, dis-je, de l'insolvabilité du propriétaire, & de l'insuffisance du navire & du fret des marchandises de retour pour payer les loyers, je ne doute nullement que les gens de l'équipage, soit que le navire arrivât à bon port ou non, ne fussent fondés à prétendre sur le fret de l'aller, le supplément de ce qui manqueroit au payement de leurs gages, déduction faite de la valeur du navire & du fret des marchandises de retour, comme si tout fût arrivé à bon port, & que pour ce supplément, ils ne conservassent leur privilege sur ce même fret s'il étoit encore dû; sauf, dans le cas contraire, à entrer en réparation, pour ce même supplément, avec les autres créanciers, sur tous les biens & effets du propriétaire, leur débiteur commun.

Notre article ajoute, qu'ils ne seront pas tenus néanmoins de restituer ce qui leur aura été avancé sur leurs gages ou loyers, & cela est juste; soit parce que ces avances, qui sont de deux mois pour les voyages des isles, & de trois mois pour ceux de Guinée, & delà à l'Amérique, sont presque toujours consommée à leur départ; soit parce qu'il est entendu que c'est une somme qui leur est payée à forfait, qu'ils ayent le temps de la gagner ou non par leur service, de maniere qu'elle leur est toujours acquise, sauf l'imputation qui en doit être faite sur leurs loyers, s'il leur en est dû au-delà de ces avances.



ARTICLE IX.

SI quelque partie du vaiſſeau eſt ſauvée, les matelots engagés au voyage ou au mois, ſeront payés de leurs loyers échus, ſur les débris qu'ils auront ſauvés; & s'il n'y a que des marchandiſes ſauvées, les matelots, même ceux engagés au fret, ſeront payés de leurs loyers par le maître à proportion du fret qu'il recevra; & de quelque maniere qu'ils ſoient loués, ils ſeront en outre payés des journées par eux employées à ſauver le débris & les effets naufragés.

PUISQUE le maître & les matelots n'ont pas d'action contre le propriétaire du navire pour le payement de leurs loyers en cas de naufrage, comme n'ayant pour gage que le navire & le fret des marchandiſes ſauvées, il eſt de leur intérêt de ſauver du naufrage tout ce qu'ils pourront, tant des marchandiſes que des débris du navire, avec ſes agrêts & apparaux, pour y exercer leur privilege après les frais de ſauvement & de juſtice payés; ſavoir ſur les débris du navire pour toute leur valeur, & ſur les marchandiſes, juſqu'à concurrence du fret qu'elles doivent à proportion du voyage avancé; & cela ſans diſtinguer ſi ce fret a été payé d'avance, & déclaré acquis ou non, une pareille convention ne pouvant en ce cas préjudicier à l'équipage.

Mais ces deux objets concurremment, ne ſont affectés qu'aux matelots engagés au voyage ou au mois; c'eſt-à-dire, qu'il n'y a qu'eux qui puiſſent ſe venger ſur les débris du navire, auſſi-bien que ſur le fret des marchandiſes, & y prétendre le payement de leurs loyers échus; ſavoir les engagés au mois, juſqu'au jour du naufrage, & ceux engagés au voyage, à proportion du voyage avancé, comme dans l'eſpece de l'art. 4 ci-deſſus, la déciſion devant être la même dans les deux cas.

A l'égard des matelots engagés à la part du fret, leur droit eſt borné au fret des marchandiſes ſauvées, duquel fret le partage ſe fera entr'eux & le maître, aux termes des conventions de leur engagement ou de l'uſage à défaut de convention.

Quant aux matelots engagés à la part du profit, ils n'ont rien à prétendre, ni ſur les débris du navire, ni ſur le fret des marchandiſes; & cela eſt évident, puiſqu'ici toute idée de profit diſparoît, à moins qu'on ne ſauve quelque portion de la choſe dans laquelle ils ont part, auquel cas leur droit ſe borne à en demander le partage.

Mais de quelque nature que ſoit l'engagement des matelots, il eſt juſte qu'ils ſoient payés perſonnellement des journées par eux employées à ſauver les débris du navire & les effets naufragés, puiſque ce travail, qui leur eſt étranger en quelque ſorte, auroit été payé à d'autres, s'ils n'avoient pas voulu s'en charger.

Il eſt pourtant à obſerver à ce ſujet, par rapport aux matelots engagés au mois ou au voyage, que comme il n'y a qu'eux qui ayent droit aux débris du navire, c'eſt ſur ces mêmes débris qu'il convient de déduire ce qui eſt payé aux matelots perſonnellement pour les journées qu'ils ont em-

ployés à les ſauver. A cet effet il convient d'en faire la diſtinction, auſſi-bien que des frais de juſtice relatifs au ſauvement particulier de ces débris, afin de voir, tout cela déduit, ce qui reſtera de la vente des débris, dont le produit net, ſera ſeulement ſujet à répartition entre tous les gens de l'équipage, tant au profit de ceux qui n'auront pas concouru à ſauver les débris, que de ceux qui y auront travaillé, & qui, à cauſe de cela, auront été indemniſés de leur travail par le payement de leurs journées.

En ce qui concerne les marchandiſes ſauvées, les matelots qui auront travaillé à les ſauver, ſeront payés tout de même de leurs journées, ſur la valeur totale de ces marchandiſes, après les frais de juſtice faits à cet égard, qui ſeront pareillement diſtingués de ceux concernans les débris du navire. Mais comme, tant les matelots loués au voyage ou au mois, que ceux engagés à la part du fret, ſont en droit d'exiger le fret de ces marchandiſes, & que les frais faits pour le ſauvement des marchandiſes, regarde le fret auſſi-bien que les marchandiſes, ce même fret ſupportera ſa portion des frais de ſauvement au ſol la livre de la valeur reſtante des marchandiſes; de maniere qu'il n'y aura de diſtribution du fret à faire entr'eux, que de ce qui en reſtera après la déduction proportionnelle des frais.

Enfin, pour ce qui eſt des matelots engagés à la part du profit, ils ſeront auſſi payés diſtributivement des journées par eux employées à ſauver, tant les débris du navire que les marchandiſes chargées à fret, & celles dans leſquelles ils ont une part à prétendre; à condition néanmoins par rapport à ces dernieres, que le prix des journées qu'ils auront employées à cet égard, & qu'ils auront reçu, ſera ſupporté par la totalité de ces mêmes marchandiſes, comme avarie commune, à l'effet de diminuer d'autant à proportion, leur part contingente dans leſdites marchandiſes.

Il réſulte de tout ceci, qu'en cas de naufrage il eſt libre aux matelots d'abandonner tout, quoique l'art. 3 des jugemens d'Oleron, & l'art. 24 de l'Ordonnance de la Hanſe Teutonique, ſemblent décider le contraire. La raiſon eſt qu'il ne leur eſt dû, par l'armateur ou propriétaire du navire perſonnellement, aucuns loyers ni frais de conduite pour s'en retourner chez eux; par conſéquent il n'y a rien à leur dire s'ils refuſent de travailler à ſauver les débris. Mais il eſt de leur intérêt d'y travailler, puiſque les débris du navire & le fret des marchandiſes qu'ils ſauveront ſeront affectés au payement de leurs loyers & des frais de leur conduite, ſur le tout déduit le payement de leurs journées, avant que les autres qui n'auront pas travaillé puiſſent rien prétendre dans ce qui aura été ſauvé.

Par rapport au capitaine, l'art. 26 du titre qui le concerne, lui impoſant l'obligation de ſauver tout ce qu'il pourra, c'eſt à lui alors à retenir auprès de lui ſes matelots, autant qu'il ſera en ſon pouvoir; ce qui eſt conforme à l'art. 31 des loix Rhodiennes en ces termes : *Exercitor verò cum nautis opem ferat, ut ſalvetur.*

On dira peut-être qu'il ſeroit juſte, à l'égard des matelots qui refuſent de travailler au ſauvement, de les priver du payement de leurs loyers échus, ſur les débris du navire & ſur le fret. Mais il faudroit une loi qui le décidât expreſſément; car enfin, leurs loyers leur ſont dûs ſur ces objets qui y ſont ſpécialement affectés, qu'ils ayent concouru ou non à les ſauver. Dès qu'ils ſont ſauvés ils le ſont à leur profit, comme ils le ſont au profit de tous autres qui y ont intérêt, préſens ou abſens.

ARTICLE

ARTICLE X.

SI le maître congédie le matelot ſans cauſe valable avant le voyage commencé, il lui payera le tiers de ſes loyers, & le total ſi c'eſt pendant le voyage, *avec les frais de ſon retour*, ſans les pouvoir *paſſer en compte aux propriétaires du bâtiment.*

DANS cet article, le maître eſt évidemment mis en oppoſition avec le reſte de ſon équipage, & malgré cela il doit ſervir de regle pour le cas où le propriétaire congédie le maître, ſoit parce qu'il n'y a aucun autre article dans l'Ordonnance qui ait prévu ce cas, ſoit parce qu'il eſt naturel que la déciſion ſoit la même, dans la circonſtance où le propriétaire révoque le maître, que dans celle où le maître congédie le matelot. V. *suprà* art. 4, titre 8 du liv 2.

Ce pouvoir au reſte qu'a le maître de congédier de ſon chef le matelot ou tout autre homme de ſon équipage, ne doit s'entendre que du cas, où il n'eſt pas dans le lieu de la demeure du propriétaire du navire. S'il en eſt autrement il ne le peut que de l'aveu du propriétaire, par la raiſon qu'aux termes de l'article 5 du tit. premier, liv. 2, il ne peut former ſon équipage que de concert avec lui, s'il eſt ſur le lieu.

Il eſt vrai que le propriétaire ne doit pas être préſumé vouloir forcer un maître de garder un matelot qui ne lui eſt pas agréable; mais enfin le maître ne doit pas le congédier d'autorité ſans le conſentement du propriétaire, & cette ſeule entrepriſe peut engager le propriétaire à lui impoſer la néceſſité de le garder, comme il en a le droit en effet, puiſque le maître ne tient que de lui ſon pouvoir. V. les notes ſur ledit art. 5.

Le matelot étant congédié ſans cauſe valable, devroit être payé de ſon ſalaire en entier aux termes de la loi 38, ff. *de locat.* puiſqu'il n'a pas dépendu de lui de remplir ſon engagement; mais notre Ordonnance diſtingue. Si c'eſt avant le voyage commencé, cet article veut que pour indemnité, il lui ſoit payé le tiers de ſes loyers; (l'Ordonnance de Wisbuy art. 3 lui accorde la moitié des loyers en ce cas;) c'eſt-à-dire, le tiers indiſtinctement, ſi l'engagement eſt au voyage à forfait, ou le tiers eu égard à la durée ordinaire du voyage, ſi l'engagement eſt au mois; & cela ſans qu'il ſoit queſtion de lui payer en outre les journées qu'il a employées à équiper le navire, attendu que l'article ne le dit pas comme l'art. 3, & qu'il s'agit ici du tiers des loyers au lieu du quart. Et ſi c'eſt pendant le voyage, toujours ſans cauſe valable, les loyers ſeront payés en entier au matelot, *avec les frais de ſon retour* ou conduite, juſqu'au lieu du départ du navire. De même l'Ordonnance de la Hanſe Teutonique art. 41 & 42; de même auſſi celle de Wisbuy art. 3, ſi ce n'eſt qu'elle ne parle pas des frais du retour.

Si notre article ne fait pas mention non plus dans ce cas, du matelot congédié avant le voyage commencé, c'eſt qu'il ſuppoſe le matelot engagé dans le lieu même de ſa demeure; de ſorte que s'il en étoit autrement, & que le maître

l'eût fait venir d'ailleurs, il y auroit lieu dans ce cas de lui adjuger, outre le tiers de ses loyers, les frais de son retour chez lui.

Ces frais de conduite par rapport aux gens de mer qui servent sur les vaisseaux du Roi, sont fixés par l'article 5 du Réglement du 10 Mai 1728, à trois sols par lieue pour les officiers-mariniers, & à deux sols aussi par lieue pour les matelots. Mais par la nouvelle Ordonnance du 12 Décembre 1759 art. 3, la conduite des simples novices est portée à trois sols par lieue ; ce qui doit faire une augmentation à proportion pour les officiers-mariniers & les matelots.

En ce qui concerne les gens de mer servans sur les navires marchands, ils sont réglés par l'article 4 de l'Ordonnance du premier Août 1743 ; savoir, pour le capitaine en second & autres officiers-mariniers sur le pied de 4 sols par lieue, & pour les matelots & les mousses à raison de 3 sols aussi par lieue. Mais ce n'est que pour le retour qui se fait par terre ; s'il se fait par mer, & que les officiers ou matelots gagnent des salaires sur les vaisseaux dans lesquels ils seront embarqués, il ne leur sera rien payé pour leur conduite ; mais s'ils ne sont reçus sur les vaisseaux que comme passagers, ils seront défrayés du coût de leur subsistance & de leur passage, au prix qui sera convenu avec les capitaines qui les recevront sur leur bord. C'est la disposition de l'article 5. L'article suivant ajoute que si les navires où passeront lesdits officiers & matelots, ne sont pas destinés pour le lieu de leur département, alors ils recevront outre leur passage par mer, de quoi se conduire chez eux à proportion du chemin qu'ils auront à faire par terre depuis le lieu où ils seront débarqués.

Au moyen du nouvel ordre établi, suivans lequel les gages ne doivent plus être payés aux gens de mer que dans le lieu de leur département, les frais de leur conduite chez eux doivent leur être payés dans tous les cas où ils ne sont par renvoyés chez eux par mer. Mais ces frais de conduite suivant les circonstances, leur sont dûs outre leurs gages, ou ne leur sont accordés qu'à valoir sur leurs loyers, ou en déduction de leur solde, & c'est ce qu'il convient de distinguer.

Aux termes de l'article premier de l'Ordonnance du premier Août 1743 déjà citée, les frais de conduite leur sont dûs, à mon sens, outre leurs gages & journées toutes les fois qu'ils sont congédiés sans sujet, soit dans les pays étrangers ou dans les ports du Royaume, autres que ceux où les navires auront été armés, soit en conséquence du désarmement desdits navires aussi ailleurs que dans le lieu de l'armement.

La conduite sera pareillement payée, suivant l'art. 2, à ceux qui seront débarqués pendant le cours des voyages, par ordre des Consuls & autres officiers établis par Sa Majesté dans les pays étrangers, ou des officiers des classes dans les ports du Royaume, pour faire cesser les troubles qu'il pourroit y avoir à leur occasion dans les navires, ou pour d'autres causes particulieres jugées nécessaire par lesdits officiers, dont ils feront mention sur les rôles d'équipage ; mais alors il est évident que cette conduite n'est payée qu'en déduction des gages.

L'article 3 porte que les capitaines qui laisseront dans les hôpitaux des gens de leur équipage qui auront été débarqués malades, seront tenus de pourvoir aux frais des maladies contractées pendant le voyage, & à la dépense nécessaire pour les mettre en état de se conduire chez eux, ou pour fournir en cas de mort, aux

frais de leur enterrement. Ils déposeront pour cet effet une somme suffisante, ou donneront une caution solvable, qui fera sa soumission au bureau des classes ou dans la chancellerie du Consulat. *Idem* l'art. 20 du Réglement du 22 Juin 1753.

Les articles 4, 5 & 6 réglent les frais de conduite par terre & par mer; ils sont rapportés ci-dessus, & le septieme enjoint aux Commissaires aux classes de s'y conformer.

En cas de naufrage des navires, le produit des débris & du fret des marchandises sauvées sera distribué entre les gens de l'équipage à proportion de ce qui leur sera dû pour leurs loyers & les frais de leur retour; & en cas d'insuffisance ils toucheront par contribution au sol la livre. C'est le sens de l'article 8.

Par l'article 9 les officiers-mariniers ou matelots, qui demanderont leur congé pendant le cours des voyages, ne pourront l'obtenir, à moins que ce ne soit pour causes jugées valables & indispensables, par les officiers des classes dans les ports du Royaume, ou par les Consuls ou leurs réprésentans dans les pays étrangers, desquelles causes il sera fait mention sur le rôle d'équipage.

Alors ceux qui auront été ainsi congédiés, sur la demande qu'ils en auront faite, ne pourront rien prétendre pour leur conduite; il pourra seulement leur être payé à compte des gages qui leur seront dûs une somme suffisante pour se rendre chez eux, laquelle sera réglée par les officiers des classes & Consuls, conformément à la Déclaration du 18 Décembre 1728.

Il s'ensuit donc delà que la conduite est dûe, outre les gages, toutes les fois que les gens de mer sont congédiés sans cause.

Cependant cette Ordonnance ne s'est pas expliquée sur tout ceci d'une maniere à lever tous les doutes.

Lorsque le matelot est congédié pour mutinerie, &c. je pense qu'il ne lui est dû que ses gages, & que ses frais de conduite ne lui sont payés qu'à valoir sur ses gages, tout comme lorsqu'il obtient son congé.

Mais au désarmement, lorsqu'il se fait hors du lieu du département du matelot, la conduite lui est-elle dûe par le capitaine outre ses gages? Je crois que oui, si l'on a fait venir le matelot de chez lui pour ce voyage, & qu'il en doit être autrement si le matelot a été trouvé tout rendu sur le lieu. Sentence conforme de Marseille du 15 Avril 1749, suivie d'un jugement aussi conforme du mois d'Octobre 1752, M. Emerigon tenant l'audience.

En cas de naufrage, on sent bien qu'il ne lui en est pas dû autrement que sur le produit des débris & du fret, puisqu'il n'a pas même de gages à prétendre contre le propriétaire du navire, personnellement & sur ses autres biens. Il n'en est pas dû non plus, lorsque l'équipage est congédié à l'occasion du mauvais état du navire qui est jugé ne pouvoir plus naviger. Ainsi décidé à Marseille le 3 Septembre 1754; mais je doute qu'il ait bien jugé, à moins que le propriétaire n'eût fait l'abandon du navire.

Il n'est parlé nulle part de la conduite dûe au capitaine congédié, en telles circonstances qu'il n'a pas de dommages & intérêts à prétendre; par exemple

lorſque le voyage eſt rompu par force majeure, interdiction de commerce ou autrement ſans le fait des propriétaires. Il ne ſeroit pas naturel de le faire contenter des 4 ſols par lieue, accordés aux officiers mariniers, attendu la ſupériorité de ſon grade. A défaut d'uſage ſur cela, parce que ce cas ne peut arriver que très-rarement, & que l'on a coutume alors de s'arranger à l'amiable, on pourroit accorder au capitaine pour ſa conduite & le port de ſes hardes 10 à 12 ſols par lieue.

Ce que notre article dit à la fin, que le maître ne pourra *paſſer en compte ces loyers aux propriétaires du navire*, ni les frais du retour, regarde les deux cas du congé donné au matelot, avant ou pendant le voyage, la raiſon étant égale, puiſqu'il s'agit d'un congé ſans cauſe valable.

Il y a pourtant une exception à faire par rapport au congé donné pendant le voyage; c'eſt au ſujet des loyers réellement gagnés par le matelot juſqu'au jour de ſon congé. Ces loyers-là, rien n'empêche le maître de les porter en dépenſe, ſi le matelot congédié n'a pas été remplacé à plus haut prix. On pourroit dire même, s'il n'a pas été remplacé, que le propriétaire devroit paſſer en compte la totalité de ces loyers, puiſqu'il n'en ſouffre aucune perte; ſans compter qu'il ſeroit difficile de convaincre le maître d'avoir congédié le matelot ſans cauſe raiſonnable.

C'eſt une cauſe valable de congé pour le matelot, & pour tout officier marinier, s'il ne ſait pas ſon métier, ce qui gît en examen & en preuve, ou le ſachant, s'il eſt blaſphémateur, voleur, mutin, violent ou querelleur, de maniere à cauſer du déſordre dans le navire. De même encore s'il eſt trop indocile, s'il réſiſte au maître & à ceux qui ont droit de le commander, ne faiſant le ſervice qu'à meſure qu'il eſt châtié. Art. 6 des Jugemens d'Oleron, art. 29 & 31 de l'Ordonnance de la Hanſe Teutonique.

L'article 2 de l'Ordonnance de Wisbuy dit, que tout pilote, contre-maître ou matelot qui ne ſaura pas ſon métier ſera tenu de rendre au maître ce qu'il aura reçu par avance, & cela eſt juſte. Mais ce qu'il ajoute, que le congédié payera en outre la moitié de ce qui lui aura été promis, il eſt trop rigoureux. L'article 27 de l'Ordonnance de la Hanſe Teutonique lui fait perdre ſes gages, & veut qu'au retour du voyage *il ſoit puni ſelon ſon démérite.*

Par rapport aux officiers majors & au chirurgien, outre leur inexpérience, ils peuvent être congédiés pour cauſe moins grave, parce qu'on exige d'eux une certaine politeſſe. Ainſi s'il manquent conſidérablement au maître, s'il ſurvient de l'inimitié par leur faute, entre quelques-uns d'eux & lui, ſi celui qui commande dans ſon abſence maltraite ſans raiſon l'équipage. Dans tout ces cas & autres ſemblables qu'il n'eſt pas poſſible de détailler, le congé eſt donné avec cauſe valable. D'où il s'enſuit qu'il n'eſt dû aucuns loyers à ceux qui ſont ainſi congédiés avant le départ du navire, mais ſeulement le payement des journées qu'ils ont employées à l'équiper, ou la demi-ſolde pendant ce temps-là, ſans aucuns frais de conduite attendu que c'eſt leur faute; & que s'ils ſont congédiés pendant le voyage, les loyers ne leur ſont dûs qu'à raiſon du temps qu'ils ont ſervi, ſans frais de conduite tout de même. Note ſur l'art. 29 de l'Ordonnance de la Hanſe Teutonique.

L'article 62 de l'Ordonnance de Wisbuy eſt trop rigoureux encore, en ce qu'il porte, que ſi le maître découvre que le matelot ſoit attaqué d'une maladie

contagieuse ou dangereuse, il le pourra quitter à la premiere terre qu'il arrivera sans lui payer aucuns gages.

En ce qui concerne le pilote & le second capitaine en particulier, je croirois que quelque cause raisonnable qu'il y eût de les congédier, le maître auroit tort de l'entreprendre de son chef, & qu'il devroit se pourvoir en justice pour faire prononcer leur destitution; sans quoi il s'exposeroit à répondre des événemens qui en pourroient résulter envers les propriétaires. Car enfin des officiers de ce rang sont trop nécessaires à la conduite du navire, pour qu'on puisse s'en passer; & d'un autre côté il n'est pas facile de les remplacer exactement, au moins dans le cours du voyage.

Il a déjà été observé, que cet article a été adapté dans la pratique au cas où le propriétaire ou l'armateur congédie le maître; mais on ne peut guere supposer ce congé qu'avant le voyage commencé, à moins que l'armateur n'ait mis quelque personne de confiance dans le navire, à laquelle il ait donné une procuration portant pouvoir de révoquer le maître comme il le pourroit lui-même. Quoiqu'il en soit, en cas de révocation du maître, il faudra suivre les décisions portées par cet article, sans préjudice des dommages & intérêts que le maître pourra être en droit de prétendre d'ailleurs.

J'ai dit, le propriétaire ou l'armateur, pour marquer, à l'égard de ce dernier, le cas où il y a plusieurs propriétaires du navire, & pour faire entendre qu'il n'est pas nécessaire alors du consentement de ces différens propriétaires, pour que l'armateur puisse valablement congédier le maître & tout autre homme de l'équipage, sa qualité d'armateur l'autorisant de plein droit à disposer à son gré de tout ce qui concerne l'armement du navire, comme représentant éminemment tous les propriétaires ensemble.

Au surplus, il n'est plus permis aux capitaines de congédier leurs matelots durant le voyage aux isles de l'Amérique ou ailleurs, avec cause ou sans cause, sans l'aveu de l'Intendant ou Commissaire ordonnateur de la marine, à l'effet de quoi le congé doit être visé par un d'eux. Ordonnance du 23 Décembre 1721, rapportée ci-dessus art. 3, tit. des matelots, qui est le 7 du liv. 2. Depuis par autre Ordonnance du premier Août 1743, ci-dessus transcrite, il a encore été réglé, art. 9, que le congé ne sera accordé aux gens de mer qui le demanderont, que pour causes particulieres jugées valables par les officiers des classes dans les ports du Royaume, ou par les Consuls, ou leurs représentans dans les pays étrangers, desquelles causes il sera fait mention sur le rôle d'équipage. V. les articles 2 & 3, tit. des matelots ci-dessus.

Dans le temps de notre Ordonnance, & long-temps encore après; c'étoit des armateurs ou des capitaines que les officiers mariniers & les matelots recevoient directement leurs gages, soit en cas de désarmement après le voyage fini, soit en cas de congé durant le voyage, ou de quelqu'autre maniere que les gages leur fussent dûs en tout ou partie.

Mais depuis, le payement des gages & loyers des matelots a été réglé de maniere qu'ils ne les touchent plus, en quelque cas que ce soit, que dans le lieu de leur domicile. Suivant ce plan, lors du désarmement & après que l'équipage a passé en revue devant le Commissaire aux classes, le décompte se fait d'un chacun en présence du commissaire; après quoi l'armateur ou le capitaine est obligé de payer la somme à laquelle s'éleve le décompte de tous ceux qui sont

du lieu ou du département, lesquels doivent être satisfaits sans délai, mais il n'est point nécessaire que ce soit en présence du Commissaire. A l'égard des autres, on ne leur paye qu'une somme pour leur conduite, & on les remet à toucher le surplus dans le lieu de leur département ; à l'effet de quoi l'armateur délivre une lettre de change que le Commissaire envoye à celui du département où les payemens doivent se faire. La raison de cela est la crainte trop bien fondée, que les matelots & officiers mariniers, s'ils recevoient leurs gages hors de leur pays, ne les consommassent en débauches ou autres folles dépenses, au préjudice de leurs familles.

Ce qui doit uniquement surprendre dans ce nouvel arrangement, c'est qu'il n'ait pas été pris plutôt la même précaution ayant déjà été employée au sujet des officiers mariniers & matelots étant au service des vaisseaux du Roi, par l'Ordonnance du 20 Octobre 1672, qui avoit réglé qu'ils ne seroient payés tout de même qu'à leur retour dans le lieu de leur département, & qu'il leur seroit simplement délivré, lors du désarmement, une somme convenable pour s'en retourner chez eux. Et pour sûreté de leur payement il étoit dit, qu'il seroit fait en présence des Magistrats & Consuls des villes & lieux de leur demeure, de leurs femmes & de leurs enfans, afin que personne n'en ignorât; disposition renouvellée par l'Ordonnance de 1689, art. 2, tit. 3 du liv. 8.

Mais si l'on a tardé à veiller tout de même à la conservation des gages & loyers des matelots employés sur les vaisseaux marchands, on a pris d'un autre côté de justes mesures pour les mieux assurer encore à leur famille ; & cela dans tous les cas, soit en défendant de leur donner des à comptes durant le voyage, & de leur payer leur solde en cas de congé ou de désarmement, ailleurs que dans le lieu du départ, soit en déclarant nulles les dettes qu'ils pourroient contracter sans l'aveu des Commissaires aux classes. Et ces mesures sont telles que loin qu'il y ait rien à y ajouter, on peut dire qu'elles pêchent au contraire par excès

La premiere loi que nous ayons sur cela, est la Déclaration du Roi du 18 Décembre 1728. Elle a été suivie d'abord d'un Arrêt du Conseil du 19 Janvier 1734, qui, en exécution & interprétation de ladite Déclaration du 18 Décembre 1728, a fait défenses aux capitaines, maîtres ou patrons de payer aucuns loyers aux matelots & autres gens de leurs équipages, dans les ports où ils désarmeront, autres que ceux où ils auront équipé les navires qu'ils commanderont; & ce, à peine de 60 liv. d'amende pour chaque matelot ou autres personnes de l'équipage ; & leur a enjoint, sous la même peine de 60 liv. d'amende, de remettre les loyers qui pourront être dûs auxdits matelots & autres, entre les mains des officiers de classes, pour le payement en être faits auxdits matelots & autres, dans leur département ; lesquels officiers des classes seront tenus de faire mention de la remise des loyers qui aura été faite entre leurs mains, au bas de la copie du rôle d'équipage qu'ils remettront signé d'eux auxdits capitaines, maîtres ou patrons, pour leur décharge. Veut Sa Majesté que lesdits capitaines, maîtres ou patrons, ne puissent payer sous quelque prétexte que ce soit, dans les pays étrangers, aux matelots & autres gens de leurs équipages, ce qui pourra leur être dû pour leurs loyers, à peine de 100 liv. d'amende pour chaque matelot ou autre ; qu'ils ne puissent pareillement, à peine de 60 liv. d'amende, sous quelque cause & prétexte que ce soit, même dans

le cas du désarmement des navires qu'ils commanderont, donner aux matelots & autres gens de l'équipage, aucun à compte sur leurs loyers, dans les ports du Royaume, terres & pays de l'obéissance de Sa Majesté, autres que les ports où ils auront équipé lesdits navires, ni dans les pays étrangers, à moins que ce ne soit dans les ports du Royaume, du consentement des officiers des classes, & dans les pays étrangers de celui des Consuls, Vice-consuls ou autres personnes chargées des affaires de la marine de Sa Majesté dans lesdits pays; duquel consentement lesdits capitaines seront tenus de faire faire mention, par ceux qui le donneront, au bas de leur rôle d'équipage. Ordonne au surplus l'exécution de ladite Déclaration du 18 Décembre 1728 : mais ces autres dispositions ne regardent que les défenses faites aux capitaines d'embarquer ou de débarquer des matelots ou passagers qui ne soient compris dans les rôles d'équipage, ou sans en faire faire mention sur leurs rôles; sur quoi voir l'art. 16, tit. du capitaine, & le Réglement dernier du 11 Juillet 1759, inséré sur l'art. 3 du tit. des matelots.

Les motifs de la Déclaration sont, que le commerce des sujets du Roi étoit souvent interrompu par la désertion des matelots auxquels on avoit la facilité de donner des à comptes sur leurs loyers, & même de leur payer en entier ce qui pouvoit leur être dû avant que le voyage fût fini; qu'il arrivoit delà que les matelots faisoient un mauvais usage des sommes qu'ils recevoient & les consommoient en dépenses inutiles; d'où s'ensuivoit leur désertion, n'ayant plus d'intérêt de retourner dans leurs familles, où il étoit juste néanmoins de les attirer en les y renvoyant pour toucher leurs gages.

Et les motifs de l'arrêt; que ladite Déclaration du Roi étoit éludée en ce que les capitaines, de concert avec les matelots, supposant que les vaisseaux désarmoient dans les ports où ils relâchoient, se faisoient assigner par leurs matelots, & laissoient porter des Sentences par défaut contr'eux, que les officiers de l'Amirauté ne refusoient pas de rendre, sous prétexte que par ladite Déclaration le cas du désarmement en d'autres ports que ceux de l'armement n'étoit pas prévu; pour à quoi remédier est intervenu ledit Arrêt du Conseil.

Pareil Réglement fait pour les navires désarmés aux colonies par Ordonnance du 19 Juillet 1742, le premier article porte, que

Les capitaines de navires qui seront désarmés à l'avenir dans les colonies Françoises, soit pour y avoir été jugés hors d'état de naviger, ou pour d'autres causes, seront tenus de faire le décompte de la solde dûe à chacun des gens de leur équipage, en présence des Commissaires de la Marine ou de tel autre officier chargé du détail des classes.

Par l'art. 2, les décomptes seront remis auxdits Commissaires de la Marine ou autres officiers qui en feront les fonctions, avec une lettre de change du montant en argent de France, tirée par les capitaines sur les armateurs des navires, pour être lesdites pieces envoyées par lesdits officiers, au Commissaire du port, où le navire aura été armé, lequel après avoir reçu le montant des lettres de change, en fera faire la distribution aux équipages ou à leurs familles en conformité des décomptes.

Lorsqu'il y aura dans la colonie, où un navire aura été désarmé, d'autres bâtimens sur lesquels les gens de mer de l'équipage du navire désarmé, pourront être embarqués & gagner des salaires pour revenir dans les ports

de leur département, il ne leur sera rien payé sous prétexte de conduite pour leur retour. Mais s'il n'y a pas de navires sur lesquels ils puissent être embarqués, il leur sera accordé la conduite, sur le pied d'un ou de deux mois de solde, à proportion du retardement que pourra leur causer le défaut d'occasion pour le retour : ce qui sera réglé par les Intendans ou les Commissaires de la Marine, établis dans les colonies. C'est la disposition des art. 4 & 5 de ladite Ordonnance.

Et l'art. 6 en enjoignant aux capitaines, dont les navires auront été désarmés aux colonies, de se conformer à ladite Ordonnance sur peine de 100 liv. d'amende, leur défend, sous la même peine, de payer par eux-mêmes la solde dûe aux gens de mer de leurs équipages, à moins que, dans des circonstances particulieres, ils n'obtiennent pour cet effet une permission expresse des Intendans ou Commissaires-ordonnateurs, lesquels pourront seuls, à l'exclusion de tous autres officiers, donner de pareilles permissions. Toutes ces dispositions ont été renouvellées & confirmées dans le Réglement du 11 Juillet 1759, il est transcrit sur l'art. 3, tit. des matelots.

Le motif de tout ceci est, comme il a été observé, de conserver aux gens de mer & à leurs familles, leurs gages & loyers, qu'ils consommeroient aisément en débauches, s'ils les touchoient ailleurs que dans le lieu de leur département.

C'est encore dans le même esprit que, par une autre Ordonnance du Roi, du premier Novembre 1745, il a été défendu à tous officiers-mariniers ou non mariniers, de rien prêter ou avancer à des matelots, ou autre gens de mer pendant le cours des voyages, soit en deniers, soit en marchandises, sous quelque prétexte que ce puisse être, à peine de privation ou perte des sommes qui auront été ainsi prêtées ou avancées, & en outre de cinquante livres d'amende; Sa Majesté déclarant nuls & de nul effet, tous billets & obligations, sous-seing privé, faits par des matelots & autres gens de mer en faveur des officiers-mariniers & autres gens de mer, faisant partie des équipages des navires où ils auront servi, avec défenses à tous Juges d'y avoir égard, quand même lesdits billets ou obligations seroient d'une date postérieure ou antérieure au temps que les voyages auront duré.

Ceci doit s'entendre, aussi bien des obligations passées pardevant Notaires, que de celles sous-signatures privée, dès qu'il paroîtra que ces obligations auront été consenties durant le cours du voyage. D'un autre côté, il faut excepter, relativement aux Réglemens ci-dessus, les prêts qui auroient été autorisés par les Intendans ou par les Commissaires de la Marine.

Par la même Ordonnance, il est aussi défendu à tous particuliers & habitans des villes maritimes, qui se prétendront créanciers des matelots, de former, pour raison desdites créances, aucune action ni demande sur le produit de la solde que lesdits matelots auront gagnée sur les bâtimens marchands, à moins que les sommes prétendues par lesdits créanciers ne soient dûes par les matelots ou par leurs familles, pour loyer de maison, subsistance, ou hardes qui leur auront été fournies du consentement des Commissaires de la Marine, ou des autres officiers chargés du détail des classes; & qu'elles n'ayent été apostillées par lesdits officiers sur les registres & matricules des gens de mer; au défaut de quoi, lesdits créanciers ne pourront, sous quelque prétexte que ce puisse être, réclamer la solde des matelots,

matelots, & pourront seulement avoir recours sur leurs autres biens & effets.

En cette partie, si l'Ordonnance se rapporte aux dettes que les matelots contractent dans le lieu même de leur domicile, & dans le sein de leur famille, aussi-bien qu'aux dettes qu'ils peuvent contracter durant le cours des voyages, on peut dire qu'elle a moins eu pour objet l'intérêt des matelots & de leurs familles, que l'extension du pouvoir des Commissaires aux Classes, qui ont toujours souffert impatiemment les saisies faites entre leurs mains, de la part des créanciers des matelots, & autres gens de mer.

En effet, à prendre cette Ordonnance à la lettre, il s'ensuivroit que les matelots seroient perpétuellement sous la tutelle des Officiers des Classes, & que jusques dans le lieu de leur domicile, ils ne pourroient, sans leur aveu, ni prendre une maison à loyer, ni acheter à crédit ce qui seroit nécessaire pour leur subsistance & leur habillement, aussi-bien que de leur famille; ce qui ne pourroit que leur causer un tort considérable, en leur ôtant tout crédit, & par-là la ressource que plusieurs trouvent dans un petit commerce, qu'ils autorisent leurs femmes à faire pendant leur absence. Aussi les Officiers des Classes, frappés eux-mêmes de ces inconvéniens, ont-ils cru enfin devoir négliger l'exécution de cette partie de l'Ordonnance dont il s'agit, en faisant payer réguliérement sur le décompte des matelots, les sommes légitimement dûes aux créanciers qui se présentent pour réclamer leurs gages jusqu'à concurrence. Mais en cela même, s'ils font les fonctions de Juges, & si les payemens ne se font pas de gré à gré, ils entreprennent manifestement sur les fonctions des Officiers de l'Amirauté.

RÉGLEMENT
AU SUJET DES CLASSES,

Du 10 Mai 1728.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ voulant établir une regle certaine pour le commandement des gens de mer qui doivent servir sur ses vaisseaux, assurer à ceux qui y serviront bien la récompense dûe à leurs travaux, & faciliter de plus en plus le commerce de ses sujets, Elle a résolu le présent Réglement, qu'Elle veut être exécuté selon sa forme & teneur.

ARTICLE PREMIER.

Les gens de mer qui seront nécessaires pour l'armement des vaisseaux de Sa Majesté, ne pourront être commandés que dans la classe de service, & il ne pourra point en être levé dans les autres classes sans un ordre particulier de S. M.

II. Les Officiers des Classes laisseront embarquer sur les bâtimens destinés pour le petit cabotage, les gens de mer qui n'auront point été retenus ou commandés; & ils exciteront les négocians de les faire servir sur lesdits bâtimens, par préférence à ceux des autres classes.

III. Les gens de mer des classes qui ne seront point de service, pourront s'engager en toute liberté pour servir sur les bâtimens destinés au grand cabotage & aux voyages de long cours, en se présentant seulement au Bureau des Classes lors de l'expédition du rôle; pourvu cependant qu'ils puissent être de retour pour l'année de la classe de leur service.

IV. En cas que les classes qui ne seront point de service, ne puissent pas fournir assez de gens de mer pour les bâtimens destinés pour le commerce, les Officiers des Classes en informeront le Secrétaire d'Etat, ayant le département de la Marine, & à quelle quantité des gens de mer de la classe de service il conviendroit de permettre de s'embarquer sur lesdits bâtimens.

V. La conduite des gens de mer commandés pour l'armement des vaisseaux de Sa Majesté, leur sera payée eu égard au nombre de lieues qu'il y aura depuis le chef-lieu du quartier jusqu'au port de la destination, sur le pied de trois sols par lieue pour les Officiers-mariniers, & deux sols par lieue pour les matelots.

VI. Il ne sera point fait de reprise de la somme payée pour la conduite aux gens de mer qui seront renvoyés du port pour raison de maladie ou autrement; & pareille somme leur sera payée avant leur départ du port, pour leur donner moyen de faire leur retour dans leur quartier.

VII. Il ne sera point aussi fait de reprise de la conduite & des avances payées aux gens de mer qui mourront après leur départ de leur quartier pour se rendre dans le port, soit qu'ils meurent en route, dans le port, ou sur les vaisseaux avant les avances gagnées, & le produit de leur inventaire sera remis en entier à leur famille.

VIII. L'Ordonnance du 12 Août 1693, qui enjoint aux capitaines, commandant les vaisseaux de Sa Majesté, de remettre au retour de chaque campagne un mémoire au Bureau des armemens, de la paye que chaque Officier-marinier & matelot de leur bord pourra mériter, selon la connoissance qu'ils pourront en avoir eu pendant leur campagne, & de régler cette paye avec le Commissaire dudit Bureau, sera ponctuellement exécutée.

IX. Après que ladite paye aura été réglée, il en sera envoyé, par l'Intendant, des Etats particuliers dans chaque quartier; & les Officiers des Classes ne pourront commander les Officiers-mariniers & matelots, que sur le pied de la paye pour laquelle ils y seront employés.

X. Les gens de mer qui n'auront point servi sur les vaisseaux de Sa Majesté, & qui cependant auront fait quatre campagnes sur des vaisseaux armés pour des voyages sur l'Océan hors de l'Europe, seront payés sur le pied de douze livres par mois; & ceux qui en auront fait huit, seront payés à quatorze livres par mois.

XI. Les voyages aux Indes seront comptés pour deux campagnes auxdits gens de mer, pourvu qu'ils ne se débarquent point pendant la durée du voyage, & qu'ils reviennent en France sur le même vaisseau.

Mande & ordonne Sa Majesté à Mons. le Comte de Toulouse, Amiral de France, & aux Intendans de la Marine & des Classes, de tenir la main, chacun en droit soi, à l'exécution du présent Réglement, qui sera lu, publié & registré par-tout où besoin sera, & aux Officiers des Classes de s'y conformer. Fait à Versailles, le dixieme Mai mil sept cent vingt-huit. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX.

DÉCLARATION DU ROI,

Concernant l'embarquement & le débarquement des Matelots dans les Ports du Royaume, terres & pays de l'obéissance de Sa Majesté, dans les pays étrangers, & au sujet des à comptes qui peuvent être donnés sur les salaires desdits Matelots.

Donnée à Versailles le 18 Décembre 1728.

REGISTRE'E EN PARLEMENT.

LOUIS, par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre, Comte de Provence, Forcalquier, & terres adjacentes: A tous ceux qui ces présentes lettres verront, Salut. Nous sommes informés que le commerce de nos sujets est souvent interrompu par la désertion des matelots qui composent les équipages de leurs vaisseaux; que ces désertions proviennent de ce que ceux qui les commandent, ont la facilité de donner auxdits matelots des à comptes sur leurs loyers, & même de leur payer en entier ce qui peut leur être dû avant que le voyage soit fini; qu'ils font ces payemens dans les Ports de notre Royaume où ils relâchent, ou dans les pays étrangers, & que cette facilité donne lieu aux matelots qui ne sont point retenus dans ces sortes

d'endroits par leur famille, de faire un mauvais usage de ce qu'ils ont reçu, & de le consommer en dépenses inutiles, ce qui est cause de leur désertion, & qu'ils prennent le parti de ne point retourner dans leurs départemens: Et étant de l'intérêt & de l'avantage du commerce de nos sujets, d'empêcher un pareil abus. A ces causes & autres à ce Nous mouvans, de notre certaine science, pleine puissance & autorité Royale, Nous avons dit, déclaré & ordonné, disons, déclarons & ordonnons, voulons & nous plaît ce qui suit:

ARTICLE PREMIER.

Les capitaines, maîtres ou patrons ne pourront laisser ou congédier aucuns matelots de leurs équipages dans les pays étrangers, à peine de deux cens livres d'amende pour chacun desdits matelots; à l'exception néanmoins de ceux qui seront hors d'état d'être embarqués pour raison de maladie, lesquels ils pourront laisser dans lesdits pays étrangers.

II. Ils feront faire mention sur leurs rôles d'équipages par les Consuls, Vice-Consuls, ou autres personnes chargées des affaires de notre Marine dans les pays étrangers, des matelots ainsi laissés, à peine d'être sujets à l'amende portée par l'article précédent; & ils se conformeront pour les loyers desdits matelots, à ce qui est prescrit par l'Ordonnance du mois d'Août 1681.

III. Ils ne pourront aussi laisser, ou congédier, aucuns matelots de leurs équipages dans les Ports de notre Royaume, terres & pays de notre obéissance où ils iront faire leur commerce, ou dans lesquels ils relâcheront, sans en faire faire mention au bas de leurs rôles d'équipages, par les Officiers des Classes ou par ceux qui en feront les fonctions, à peine de soixante livres d'amende pour chaque matelot; & ils seront tenus, sous la même peine, de remettre les loyers qui pourroit être dûs aux matelots ainsi laissés ou congédiés, entre les mains desdits Officiers des Classes, ou de ceux qui en feront les fonctions, pour le payement être fait auxdits matelots dans leur département.

IV. Lesdits Officiers des Classes, ou ceux qui en feront les fonctions, seront tenus de faire mention au bas desdits rôles, de la somme qui leur aura été remise pour les loyers des matelots ainsi laissés ou congédiés.

V. Lesdits capitaines, maîtres ou patrons ne pourront payer dans les pays étrangers, aux matelots de leurs équipages, ce qui pourra leur être dû pour leurs loyers, à peine de cent livres d'amende, dont moitié applicable au dénonciateur.

VI. Ils ne pourront aussi, à peine de soixante livres d'amende, donner auxdits matelots aucun à compte sur leurs loyers, dans lesdits pays étrangers, ni dans les Ports de notre Royaume, terres & pays de notre obéissance, où ils iront faire leur commerce, ou dans lesquels ils relâcheront; à moins que ce ne soit dans lesdits pays étrangers, du consentement des Consuls, Vice-Consuls, ou autres personnes chargées des affaires de notre Marine, dans lesdits pays & dans les Ports de notre Royaume, terres & pays de notre obéissance, de celui des Officiers des Classes, ou de ceux qui en feront les fonctions, duquel consentement ils seront tenus de faire faire mention par ceux qui le donneront, au bas de leurs rôles d'équipages.

VII. Défendons auxdits capitaines, maîtres ou patrons, à peine de soixante livres d'amende, d'embarquer aucun matelot ni passager sans en faire faire mention sur leurs rôles d'équipages.

VIII. Ladite mention sera faite par les Officiers des Classes, ou par ceux qui en feront les fonctions, si lesdits matelots ou passagers s'embarquent dans les Ports de notre Royaume, terres & pays de notre obéissance; & par les Consuls, ou autres personnes chargées des affaires de notre Marine dans les pays étrangers, en cas que lesdits matelots s'embarquent dans lesdits pays étrangers.

IX. Toutes les amendes mentionnées aux présentes, seront solidaires, tant contre les capitaines, maîtres ou patrons, que contre les propriétaires ou armateurs des bâtimens.

X. Les Officiers des Classes, ou ceux qui en feront les fonctions, donneront avis à nos Procureurs dans les Amirautés, chacun dans leur district, de ceux qu'ils sauront avoir contrevenu aux présentes, lesquels seront poursuivis à la requête de nosdits Procureurs, & les Sentences qui interviendront contre les délinquans, seront exécutées pour les condamnations d'amende, nonobstant l'appel & sans préjudice d'icelui, jusqu'à concurrence de trois cens livres, sans qu'il puisse être accordé de défenses lorsque l'amende sera plus forte, que jusqu'à concurrence de ce qui excédera ladite somme de trois cens livres.

XI. Ceux qui appelleront desdites Sentences, seront tenus de faire statuer sur leur appel, ou de le mettre en état d'être jugé définitivement dans un an du jour & date d'icelui; sinon & à faute de ce faire, lesdites Sentences sortiront

leur plein & entier effet, & les amendes feront diftribuées conformément auxdites Sentences, & les dépofitaires bien & valablement déchargés.

Si donnons en Mandement à nos amés & féaux Confeillers, les Gens tenans nos Cours de Parlement, & que ces préfentes ils faffent lire, publier & regiftrer, & le contenu en icelles garder & obferver felon leur forme & teneur, nonobftant tous Edits, Déclarations, Arrêts, Ordonnances, Réglemens, Clameur de Haro, Charte Normande, & autres chofes à ce contraires, auxquelles nous avons dérogé & dérogeons par cefdites préfentes. Voulons qu'aux copies d'icelles collationnées par l'un de nos amés & féaux Confeillers-Secrétaires, foi foit ajoutée comme à l'Original; car tel eft notre plaifir: En témoin de quoi nous avons fait mettre notre Scel à cefdites préfentes. Donnée à Verfailles le dix-huitieme jour de Décembre, l'an de grace mil fept cent vingt-huit, & de notre regne le quatorzieme. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, par le Roi, Comte de Provence, *Signé*, PHELYPEAUX. Et fcellé du grand fceau de cire jaune.

Regiftré, oui, & ce requérant le Procureur général du Roi, pour être exécuté felon fa forme & teneur, & copies collationnées envoyées aux Sieges des Amirautés du reffort, pour y être lues, publiées & regiftrées; enjoint aux Subftituts du Procureur général, d'y tenir la main, & d'en certifier la Cour dans un mois, fuivant l'Arrêt de ce jour. A Paris, en Parlement, le 14 Février 1729. Signé, DUFRANC.

ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT

DU ROI,

Concernant l'embarquement & le débarquement des Matelots dans les Ports du Royaume, & dans les pays étrangers, & au fujet des à comptes qui peuvent être donnés auxdits Matelots, & du lieu où le payement de leurs falaires au défarmement, peut leur être fait.

Du 19 Janvier 1734.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ETAT.

LE Roi s'étant fait repréfenter fa Déclaration du 18 Décembre 1728, concernant l'embarquement & le débarquement des matelots dans les Ports du Royaume, terres & pays de l'obéiffance de Sa Majefté, & dans les pays étrangers, & au fujet des à comptes qui peuvent être donnés fur les falaires defdits matelots; par laquelle, entre autres chofes, il eft défendu aux capitaines, maîtres ou patrons, de laiffer ni congédier aucun matelot de leurs équipages, dans les Ports du Royaume, & dans les pays étrangers où ils vont faire leur commerce, ou dans lefquels ils relâchent, à l'exception néanmoins de ceux qui fe trouvent hors d'état d'être embarqués par maladie, dont les capitaines, maîtres ou patrons, font tenus de faire faire mention au bas de leurs rôles d'équipages, dans les Ports du Royaume, par les Officiers des Claffes, & dans les pays étrangers, par les Confuls ou Vice-Confuls: & Sa Majefté ayant, par cette Déclaration, eu pour objet d'empêcher l'interruption du commerce de fes fujets, par la défertion des matelots, auxquels on avoit la facilité de donner des à comptes fur leurs loyers, & même de leur payer en entier ce qui pouvoit leur être dû avant que le voyage fût fini; & étant informée que plufieurs defdits capitaines, maîtres ou patrons, de concert avec leurs matelots, éludent l'exécution de ladite Déclaration, lorfqu'il eft allégué que lefdits vaiffeaux défarment dans les Ports où ils relâchent; & que fur les affignations que lefdits matelots leur font donner devant les Officiers d'Amirauté, pour être condamnés à leur payer leurs falaires, lefdits capitaines laiffent obtenir des Sentences par défaut contr'eux; & lefdits Officiers d'Amirauté prononcent ces fortes de condamnations, fous prétexte que par ladite Déclaration, le cas du défarmement dans d'autres Ports que ceux de l'armement, n'a pas été fuffifamment prévu; à quoi étant néceffaire de pourvoir, oui le rapport, le Roi étant en fon Confeil, a ordonné & ordonne que la Déclaration du 18 Décembre 1728, fera exécutée felon fa forme & teneur; & icelle interprétant,

veut Sa Majesté, que les capitaines, maîtres ou patrons, ne puissent payer aucuns loyers aux matelots, & autres gens de leurs équipages, dans les Ports où ils désarmeront, autres que ceux où ils auront équipé les navires qu'ils commanderont, & ce, à peine de soixante livres d'amende pour chaque matelot, ou autre personne de l'équipage; qu'ils soient tenus, sous la même peine de soixante liv. d'amende, de remettre les loyers qui pourront être dûs auxdits matelots & autres, entre les mains des Officiers des Classes, ou de ceux qui en feront les fonctions, pour le payement en être fait auxdits matelots & autres, dans leur département; lesquels Officiers des Classes seront tenus de faire mention de la remise des loyers qui aura été faite entre leurs mains, au bas de la copie du rôle d'équipage, qu'ils remettront signées d'eux, auxdits capitaines, maîtres ou patrons, pour leur décharge. Veut Sa Majesté que lesdits capitaines, maîtres ou patrons, ne puissent payer, sous quelque prétexte que ce soit, dans les pays étrangers, aux matelots, & autres gens de leurs équipages, ce qui pourra leur être dû pour leurs loyers, à peine de cent livres d'amende pour chaque matelot, ou autres personnes de l'équipage, dont moitié applicable au dénonciateur; qu'ils ne puissent pareillement, à peine de soixante livres d'amende, sous quelque cause & prétexte que ce soit; même dans le cas du désarmement des navires qu'ils commanderont, donner aux matelots, & autres gens de l'équipage, aucun à compte sur leurs loyers dans les Ports du Royaume, terres & pays de l'obéissance de Sa Majesté, autres que les Ports où ils auront équipé lesdits navires, ni dans les pays étrangers, à moins que ce ne soit dans les Ports du Royaume, du consentement des Officiers des Classes, ou de ceux qui en feront les fonctions, & dans les pays étrangers, de celui des Consuls, Vice-Consuls, ou autres personnes chargées des affaires de la marine de Sa Majesté dans lesdits pays; duquel consentement lesdits capitaines, maîtres ou patrons, seront tenus de faire faire mention par ceux qui le donneront, au bas de leur rôle d'équipage. Ordonne S. M. que ce qui a été prescrit par la Déclaration du 18 Décembre 1728, au sujet des poursuites contre les contrevenans, solidité des amendes, exécutions des Sentences, & jugemens des appellations, soit pareillement exécuté contre ceux qui contreviendront au présent Arrêt. Enjoint aux Officiers d'Amirauté, de se conformer, dans leurs jugemens, aux dispositions contenues, tant en ladite Déclaration, qu'au présent Arrêt, à peine d'interdiction.

Mande & ordonne Sa Majesté à Monf. le Comte de Toulouse, Amiral de France, Gouverneur & Lieutenant général en la Province de Bretagne, & aux Intendans de la Marine & des Classes, de tenir la main, chacun en droit soi, à l'exécution du présent Arrêt, lequel sera registré dans toutes les Amirautés du Royaume, lu, publié & affiché par-tout où besoin sera. Fait au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Marly le dix-neuvieme Janvier mil sept cent trente-quatre. *Signé*, PHELYPEAUX.

ORDONNANCE DU ROI,

Qui défend aux Capitaines des navires désarmés aux isles de l'Amérique, de payer dans lesdites isles, la solde dûs à leurs équipages; leur enjoint d'en faire les décomptes en présence des Officiers chargés du détail des Classes, & regle les formalités à observer à ce sujet.

Du 19 Juillet 1742.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ étant informée que les payemens à faire aux équipages des navires qui sont désarmés dans les Colonies Françoises de l'Amérique, ont donné lieu, dans chacune de ces différentes Colonies, à une diversité d'usages contraires au bien du commerce & aux dispositions portées par ses Ordonnances pour la discipline des gens de mer, & la sûreté de leur retour dans les Ports de leur département: Et Sa Majesté désirant établir pour lesdits payemens, dans lesdites Colonies, une regle uniforme, en conformité de celle qui est observée dans les Ports du Royaume, en vertu de sa Déclaration du 18 Décembre 1728, & de l'Arrêt de son Conseil du 19 Janvier 1734, Elle a ordonné ce qui suit:

ARTICLE PREMIER.

Les capitaines des navires qui feront désarmés, à l'avenir, dans les Colonies Françoifes de l'Amérique, foit pour y avoir été jugés hors d'état de naviger, ou pour d'autres caufes, feront tenus de faire le décompte de la folde dûe à chacun des gens de mer de leurs équipages, en préfence du Commiffaire de la marine, ou de tel autre Officier qui fera chargé en chaque Colonie, de ce qui concerne l'expédition des bâtimens & des autres fonctions, relatives au détail des claffes.

II. Lefdits décomptes feront remis auxdits Commiffaires de la marine, ou autres Officiers qui en feront les fonctions, avec une Lettre de change du montant, en argent de France, tirée par le Capitaine fur les Armateurs du navire, pour être lefdites pieces envoyées par les fufdits Officiers au Commiffaire de la marine du Port où le navire aura été armé, lequel après avoir reçu la valeur des Lettres de change, en fera faire la diftribution aux équipages ou à leurs familles, en conformité des décomptes.

III. Les Commiffaires de la marine, ou autres Officiers chargés du détail des Claffes dans les Colonies, tiendront un regiftre exact, coté & paraphé par l'Intendant ou le Commiffaire-ordonnateur, contenant l'extrait des comptes & Lettres de change dont il leur fera fait remife en exécution du précédent article. Ils feront mention, fur lefdits regiftres, des noms des Capitaines qu'ils chargeront defdites pieces, pour les porter en France, & des récépiffés qui leur feront enfuite envoyés par les Commiffaires de la marine, établis dans les Ports du Royaume, auxquels ils les auront adreffés.

IV. Lorfqu'il y aura dans la Colonie, où un navire aura été défarmé, d'autres bâtimens, dans lefquels les gens de mer de l'équipage du navire défarmé pourront être embarqués, & gagner des falaires pour revenir dans les Ports de leur département, il ne fera rien payé auxdits gens de mer, fous prétexte de la conduite qu'ils pourroient prétendre pour leur retour.

V. En cas qu'il n'y ait point actuellement dans la Colonie, où le navire aura été défarmé, d'autres bâtimens où lefdits gens de mer puiffent être employés, il leur fera accordé une conduite fur le pied d'un ou deux mois de folde, à proportion du retardement que pourra leur caufer le défaut d'occafions pour leur retour, ce qui fera réglé par les Intendans ou les Commiffaires de marine, établis dans les Colonies.

VI. Enjoint Sa Majefté aux Capitaines des navires qui feront défarmés dans les ifles Françoifes de l'Amérique, d'exécuter ponctuellement tout ce qui eft porté par la préfente Ordonnance, à peine de cent livres d'amende; & leur défend, fous la même peine, de faire par eux-mêmes aucun payement de la folde dûe aux gens de mer de leurs équipages, à moins que, dans des circonftances particulieres, ils n'obtiennent, pour cet effet, une permiffion expreffe des Intendans ou Commiffaires-ordonnateurs, lefquels pourront feuls, & à l'exclufion de tous autres Officiers, de donner de pareilles permiffions, dans les cas où ils les jugeront néceffaires.

Mande & ordonne Sa Majefté à M. le Duc de Penthievre, Amiral de France, aux Gouverneurs & fes Lieutenans généraux en fes Colonies de l'Amerique, Intendans, Commiffaires-ordonnateurs & Subdélégués dans lefdites Colonies, de tenir la main, chacun en droit foi, à l'exécution de la préfente Ordonnance, laquelle fera regiftrée, lue, publiée & affichée par-tout où befoin fera. Fait à Verfailles, le dix-neuvieme jour de Juillet mil fept cent quarante-deux. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX.

ORDONNANCE DU ROI,

Portant Réglement pour les frais de conduite à payer aux gens de mer, congédiés dans d'autres ports que ceux où les vaiffeaux auront été armés.

Du premier Août 1743.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ étant informée qu'à l'occafion des gens de mer des équipages des bâtimens marchands qui font congédiés dans d'autres ports que ceux où lefdits bâtimens ont été armés, il arrive de fréquentes conteftations pour raifon des frais de conduite qu'ils pré-

tendent pour retourner chez eux, attendu qu'il n'a pas été suffisamment pourvu par les Ordonnances à diverses circonstances qui forment des difficultés sur ces prétentions ; & Sa Majesté voulant fixer à cet égard le droit des gens de mer, selon la distinction que méritent les différens cas dans lesquels ils sont congédiés, en y apportant les ménagemens que l'intérêt du commerce exige, Elle a résolu le présent Réglement, ainsi qu'il ensuit :

ARTICLE PREMIER.

Les officiers-mariniers, matelots, & autres gens de mer des équipages des bâtimens marchands, seront payés de la conduite ou des frais pour leur retour dans les lieux de leur département, s'ils sont congédiés par les capitaines, maîtres ou patrons dans les pays étrangers, ou dans les ports du Royaume, autres que ceux où les navires auront été armés, soit pour raison du désarmement desdits navires ou pour d'autres causes.

II. La conduite sera pareillement payée à ceux qui seront débarqués pendant le cours des voyages, par ordre des Consuls & autres Officiers établis par Sa Majesté dans les pays étrangers, ou des Officiers des Classes servant dans les ports du Royaume, pour faire cesser les troubles qu'il pourroit y avoir à leur occasion dans les navires, ou pour d'autres causes particulieres à l'égard desquelles ce débarquement sera jugé absolument nécessaire par lesdits Officiers, sur lesquels seront tenus d'en faire mention sur les rôles d'équipages.

III. Les capitaines, maîtres ou patrons qui laisseront dans les Hôpitaux des gens de mer qui auront été débarqués malades, seront tenus de pourvoir aux frais des maladies contractées pendant le voyage, & à la dépense nécessaire pour mettre lesdits gens de mer en état de se conduire chez eux, ou pour fournir en cas de mort, aux frais de leur enterrement ; ils déposeront pour cet effet, une somme suffisante, ou donneront une caution solvable qui fera sa soumission aux Bureaux des Classes ou dans la Chancellerie des Consulats, de satisfaire auxdites charges.

IV. La conduite sera réglée à proportion du chemin que les gens de mer auront à faire lorsqu'il seront obligés de se rendre par terre chez eux ; savoir, aux capitaines en second, & autres Officiers-mariniers, sous quelque dénomination qu'ils ayent été employés dans les rôles d'équipage, sur le pied de quatre sols par lieue, & aux matelots & mousses, à raison de trois sols aussi par lieue.

V. Les officiers, mariniers & matelots congédiés dans les pays étrangers & dans les ports du Royaume, qui pourront être renvoyés par mer à leur département, ne seront point payés de la conduite, s'ils peuvent gagner des salaires dans les navires où ils seront embarqués ; & s'ils y sont reçus seulement sur le pied de passagers, les capitaines des navires d'où ils auront été débarqués, seront tenus de payer les frais de leur subsistance & de leur passage, au prix dont ils conviendront avec les capitaines qui les recevront.

VI. Si les navires où passeront lesdits gens de mer ne sont point destinés pour revenir dans les ports de l'armement des bâtimens d'où ils auront été débarqués, mais seulement dans des Provinces qui en seront à portée, ils recevront indépendamment des frais de leur passage par mer, de quoi se conduire chez eux, à proportion du chemin qu'ils auront à faire par terre, depuis le lieu où ils devront être débarqués, conformément à ce qui est fixé par l'article IV du présent Réglement.

VII. Les Officiers des Classes & les Consuls tiendront exactement la main aux dispositions portées par les deux articles précédens, autant qu'il sera possible, de renvoyer les matelots par mer, & feront mention sur les rôles d'équipages des bâtimens sur lesquels ils passeront, des conditions de leur embarquement.

VIII. En cas de naufrage des navires, le produit des débris, agrêts & apparaux, & le fret sur les marchandises sauvées étant spécialement affectés aux gages des équipages & aux frais de leur retour, les officiers, mariniers, matelots, & autres gens de mer desdits navires, seront traités pour raison de la conduite dont ils auront besoin pour retourner chez eux, conformément aux dispositions portées par les articles précédens, tant qu'il y aura des fonds provenans desdits navires; ce qui sera exactement vérifié par les officiers qui prendront connoissance des naufrages.

IX. Les officiers, mariniers ou matelots qui demanderont leur congé pendant le cours des voyages, ne pourront point l'obtenir, à moins que ce ne soit pour des causes particulieres, qui soient jugées absolument indispensables par les Officiers des Classes établis dans les ports du Royaume, ou si c'est dans les pays étrangers, par les Consuls & autres Officiers qui en feront les fonctions, desquelles causes ils seront tenus de faire mention sur les rôles d'équipages ; lesdits officiers-mariniers & autres gens de mer qui auront ainsi été congédiés sur la demande qu'ils en auront faite, ne pourront rien pré-

tendre pour leur conduite, il pourra feulement leur être payé à compte des gages qui leur feront dûs, une fomme fuffifante pour les mettre en état de fe rendre chez eux, laquelle fera réglée par les Officiers des Claffes & les Confuls, conformément à ce qui eft porté par la Déclaration du 18 Décembre 1728, & dont il fera pareillement fait mention fur les rôles d'équipages.

X. Enjoint Sa Majefté à tous lefdits Officiers d'avoir une attention particuliere à renvoyer dans leurs départemens, le plus promptement qu'il fera poffible, les gens de mer congédiés, & ceux qui proviendront des bâtimens qui auront fait naufrage, de les faire, pour cet effet, embarquer lorfqu'il pourra fe trouver des navires deftinés pour les ports defdits départemens, ou ceux qui en feront à portée, & de configner les hardes & effets qui leur appartiendront, aux capitaines defdits navires.

Mande & ordonne Sa Majefté à Monfieur le Duc de Penthievre, Amiral de France, Gouverneur & Lieutenant général de la Province de Bretagne, & aux Intendans de la Marine & des Claffes, de tenir la main à l'exécution du préfent Réglement, qui fera lû, publié, affiché & regiftré par-tout où befoin fera. Fait à Verfailles, le premier Août mil fept cent quarante-trois. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX. Et fcellé.

ORDONNANCE DU ROI,

Portant défenfes à tous Officiers, Mariniers & autres gens des équipages des bâtimens marchands, de rien prêter, pendant le cours des voyages, aux Matelots defdits équipages; & à tous habitans des villes maritimes, de former aucune action fur la folde des Matelots, fi ce n'eft pour loyer de maifon, fubfiftance ou hardes fournies du confentement des Officiers des Claffes.

Du premier Novembre 1745.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ étant informée, que nonobftant les différentes difpofitions portées par les Ordonnances, pour empêcher que les matelots ne confomment, au préjudice de leurs familles, pendant le cours des voyages, la folde qu'ils gagnent fur les bâtimens marchands, il fe trouve des officiers, mariniers & autres gens des équipages, qui, s'écartant defdites difpofitions, prêtent ou avancent à des malots, avec lefquels ils font embarqués, foit en deniers, foit en denrées ou marchandifes d'un ufage fuperflu & même pernicieux, différentes fommes, dont ils prétendent être rembourfés fur le produit des gages defdits matelots, ce qui peut exciter des troubles dans les navires, occafionner le libertinage des matelots, & même leur défertion, & priver leurs familles des fecours néceffaires pour leur fubfiftance. A quoi defirant pourvoir, Sa Majefté a fait & fait très-expreffes inhibitions & défenfes à tous officiers, mariniers ou non mariniers, de rien prêter ou avancer à des matelots, ou autres gens de mer, pendant le cours des voyages, foit en deniers, foit en marchandifes, fous quelque prétexte que ce puiffe être, à peine de privation ou perte des fommes qui auront été ainfi prêtées ou avancées, & en outre de cinquante livres d'amende; Sa Majefté déclarant nuls & de nul effet tous billets & obligations fous-feing privé faits par des matelots ou autres gens de mer, en faveur des officiers, mariniers & autres gens, faifant partie des équipages des navires où ils auront fervi, & faifant défenfes à tous Juges d'y avoir égard, quand même lefdits billets ou obligations feroient d'une date poftérieure ou antérieure au temps que les voyages auront duré. Défend pareillement Sa Majefté à tous particuliers & habitans des villes maritimes, qui fe prétendront créanciers des matelots, de former pour raifon defdites créances, aucune action ni demande fur le produit de la folde que lefdits matelots auront gagnée fur les bâtimens marchands, à moins que les fommes prétendues par lefdits créanciers, ne foient dûes par les matelots ou par leurs familles, pour loyer de maifon, fubfiftances ou hardes qui leur auront été fournies du confentement des Commiffaires de la Marine, ou des autres Officiers chargés du détail des Claffes, & qu'elles n'ayent été apoftillées par lefdits Officiers fur les regiftres &

matricules

matricules des gens de mer ; au défaut de quoi lesdits créanciers ne pourront, sous quelque prétexte que ce puisse être, réclamer la solde des matelots, & pourront seulement avoir recours sur leurs autres biens & effets.

Mande & ordonne Sa Majesté à Monf. le Duc de Penthievre, Amiral de France, Gouverneur & Lieutenant général en la province de Bretagne, aux Intendans de la Marine & des classes, Commissaires-généraux & ordinaires de la marine, & à tous autres officiers qu'il appartiendra, de tenir la main à l'exécution de la présente Ordonnance, laquelle sera regiſtrée aux Greffes des Amirautés, lûe, publiée & affichée partout où besoin sera, à ce que personne n'en prétende cause d'ignorance. Fait à Fontainebleau, le premier Novembre mil sept cent quarante-cinq. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX.

ARTICLE XI.

LE matelot qui sera blessé au service du navire, ou qui tombera malade pendant le voyage, sera payé de ses loyers & pansé aux dépens du navire ; & s'il est blessé en combattant contre les ennemis ou les pirates, il sera pansé aux dépens du navire & de la cargaison.

IL faut ajouter que si le matelot meurt de la blessure qu'il aura reçue en défendant le navire, ses héritiers auront ses gages en plein, conformément à l'article 15 ci-après.

Pour les deux premiers cas de cet article ; c'est-à-dire, si le matelot est blessé au service ordinaire, ce qui s'entend aussi-bien avant le départ du navire qu'après, ou s'il tombe malade pendant le voyage étant de même au service du navire, les art. 18 & 19 de l'Ordonnance de Wisbuy, lui font gagner pareillement ses loyers en plein, & veulent qu'ils soit pansé aux dépens du navire. *Idem.*, les art. 39 & 45 de la Hanse Teutonique, & les articles 1, 6 & 7 des Jugemens d'Oleron. L'art. 3 de l'Ordonnance du premier Août 1743, porte que les capitaines qui laisseront dans les hôpitaux des gens de leur équipage qui auront été débarqués malades, seront tenus de pourvoir aux frais des maladies contractées pendant le voyage, & à la dépense nécessaire pour les mettre en état de se conduire chez eux, ou pour fournir en cas de mort aux frais de leur enterrement ; qu'ils déposeront pour cet effet une somme suffisante, ou donneront une caution solvable qui fera sa soumission au bureau des Classes, ou dans la Chancellerie du Consulat. Si c'est le capitaine qui tombe malade & qui soit laissé à terre, ne pouvant être embarqué pour ramener le navire, il sera remboursé par le propriétaire de tous les frais de sa maladie, y compris le loyer de sa chambre & de sa garde. Sentence de Marseille du 15 Septembre 1750. Mais tout cela suppose des maladies naturelles & ordinaires, avec exclusion de tout mal contracté par le crime.

Notre article ajoute que, s'il a été blessé en défendant le navire en combattant contre les ennemis ou les pirates, il sera pansé alors aux dépens du navire & de la cargaison tout ensemble. *Idem*, *Vinnius in Peckium ad leg. Rhodiam. l.* 2, §. *cum in eadem f.* 213, *not. d.*

C'est à cause qu'il a été ainsi blessé en combattant pour le salut commun, & en contribuant par sa défense à empêcher la prise du navire ; ce qui fait par conséquent une avarie grosse & commune, (*infrà* art. 6, titre des avaries,) qui doit tomber sur le navire & les marchandises, au sol la livre ;

au lieu que lorſque le matelot n'eſt bleſſé qu'en faiſant le ſervice ordinaire du navire, ce qui comprend la charge ou décharge des marchandiſes, ce ne peut-être qu'une avarie ſimple pour le navire ; en quoi il faut s'écarter de la diſpoſition de l'art. 32 de l'Ordonnance de Wisbuy, qui veut en ce cas, de même que Vinnius *ibid.* que le matelot ſoit traité & panſé aux dépens du propriétaire des marchandiſes.

Le Commentateur trouve qu'il ſeroit juſte, que le matelot qui en combattant pour la défenſe d'un navire, ſeroit eſtropié de maniere à ne pouvoir plus gagner ſa vie, eût du pain aſſuré pour le reſte de ſes jours, aux dépens du même navire & de la cargaiſon ; ce qu'il appuye de pluſieurs autorités auxquelles on peut ajouter l'Ordonnance de la Hanſe Teutonique, article 35, & l'avis de Loccenius, *de jure marit. lib.* 2, *cap.* 8, n. 11, *fol.* 220.

Mais cette ſurcharge ſeroit capable de refroidir le commerce maritime, & d'ailleurs, c'eſt de l'Etat ſeul qu'on doit attendre des récompenſes de cette nature.

Louis XIV, rémunérateur trop magnifique pour oublier ceux de ſes ſujets qui ſeroient eſtropiés à ſon ſervice, en même-temps qu'il aſſura un aſyle à ſes troupes de terre, par la fondation du ſuperbe Hôtel des Invalides, forma la réſolution de pourvoir tout de même au ſoulagement des gens de mer, qui ſeroient eſtropiés au ſervice de la marine ; & en attendant, il régla par ſon Ordonnance du 19 Avril 1670, qu'il leur fût payé deux écus par mois leur vie durant.

Enſuite par ſon Réglement du 23 Septembre 1673, fait à Nancy, il ordonna qu'ils fuſſent reçus, ſoulagés, nourris & entretenus auſſi pendant leur vie, dans les hôpitaux qu'il ſe propoſoit d'établir à cette fin, l'un à Rochefort pour le Ponant, & l'autre à Toulon pour le Levant ; pour la conſtruction deſquels hôpitaux, il ſeroit retenu ſix deniers pour livre ſur les appointemens & ſolde de tous les Officiers Généraux de la Marine, Officiers particuliers des vaiſſeaux, & ſoldes des équipages entretenus au ſervice de la marine.

Il fut ajouté, que juſqu'à ce que ces hôpitaux royaux fuſſent conſtruits ; ils ſeroit admis dans les hôpitaux des lieux, pour y être panſés & ſoulagés, qu'à l'égard de ceux qui ſeroient en état de faire quelque travail, pour la marine, il leur ſeroit payé, outre les ſalaires proportionnés à leur travail ; ſavoir, 6 liv. par mois aux officiers-mariniers, & 4 liv. 10 ſols auſſi par mois aux matelots & ſoldats ; enfin que ſi quelques-uns d'eux vouloient ſe retirer, il leur ſeroit payé trois années entieres de leur ſubſiſtance. Savoir, 216 livres aux officiers-mariniers, & 162 livres aux ſoldats & matelots.

Toutes ces diſpoſitions furent renouvellées & confirmées tant par le Réglement général du 6 Octobre 1674, art. 3 & 4, du tit. 4 que par l'Ordonnance du 15 Avril 1689, tit. 4 du liv. 8 ; à cela près qu'au lieu des 6 liv. & 4 liv. 10 ſols par mois, il fût ordonné qu'ils auroient la demie ſolde, & qu'en cas de retraite il leur ſeroit payé trois années entieres auſſi de demie ſolde.

Juſque-là néanmoins, & long-temps encore après, il n'étoit queſtion que de ceux qui étoient eſtropiés au ſervice des vaiſſeaux du Roi.

Cependant, les officiers, matelots & volontaires eſtropiés ſur les vaiſ-

ſeaux armés en courſe par les particuliers, ne méritant pas moins de faveur que ceux qui ſervent ſur les vaiſſeaux du Roi, intervint Arrêt du Conſeil du dernier Mars 1703, qui, (changeant la deſtination de la retenue des 3 deniers pour livre, ordonné par un précédent Arrêt du 27 Février 1691, ſur le produit net des priſes qui ſeroient amenées dans les ports de Bretagne & dans celui de Grandville, pour être leſdits 3 deniers pour livre employés au rachat des matelots de Bretagne & dudit lieu de Grandville, captifs en Barbarie,) non-ſeulement appliqua cette retenue, dont la continuation fut ordonnée, au payement de la demie ſolde des matelots qui ſeroient eſtropiés ſur les vaiſſeaux armés en courſe; mais encore ordonna pour le même ſujet, que pareil retenue de 3 deniers pour livre ſeroit faite à l'avenir ſur le produit net de toutes les priſes indiſtinctement, en quelque port du Royaume qu'elles fuſſent amenées.

Par Ordonnance du 9 Juin 1706, il fut auſſi réglé que ces 3 deniers pour livre ſeroient levés ſans déduction d'aucun droit de commiſſion, & immédiatement après les frais néceſſaires, & les droits des fermes. Quant à la deſtination, il fut ajouté qu'elle s'étendroit aux récompenſes à donner aux veuves de ceux qui ſeroient tués dans la courſe.

Les choſes reſterent ſur ce pied là, juſqu'à l'année 1709, que Louis XIV, ayant renoncé au projet de la conſtruction des deux hôpitaux à Rochefort & à Toulon, pour y recevoir les Invalides de la Marine, réſolut d'y ſuppléer en leur aſſurant des penſions ou une demie ſolde, afin qu'ils puſſent, *jouir du fruit de leurs travaux & paſſer le reſte de leurs jours en tranquillité.*

Il ne s'en tint pas là; il voulut que les récompenſes & penſions, s'étendiſſent non-ſeulement aux officiers invalides de ſes vaiſſeaux & galeres, qui en ſeroient trouvés dignes; mais encore aux Intendans & autres officiers de ſes ports & arſenaux de marine. A l'égard de la demie ſolde, qu'elle fût accordée tant aux matelots & ſoldats, qu'aux ouvriers des vaiſſeaux de marine & des galeres, qui auroient été eſtropiés ou qui auroient vieilli dans le ſervice & ſe trouveroient invalides. Et comme les officiers, matelots & ſoldats invalides ou eſtropiés au ſervice des vaiſſeaux marchands équipés en guerre ou en marchandiſe, ſervent également l'Etat, il voulut auſſi qu'ils fuſſent admis à la même récompenſe de la demie ſolde, qui fut réglée à la moitié de la plus haute ſolde qu'ils ſe trouveroient avoir reçue dans le dernier ſervice qu'ils auroient rendu.

Pour aſſurer un fonds ſuffiſant à cet effet, au lieu de 6 den. pour liv. qui juſque-là avoient été retenus ſur les penſions, gages & appointemens donnés aux officiers de guerre & aux équipages de la marine & des galeres, il fut réglé à leur égard que la retenue ne ſeroit plus à l'avenir que de 4 den. pour livre; mais en même temps il fut ordonné que ces quatre deniers pour livre ſeroient retenus dorénavant, ſur toutes les penſions, gratifications, appointemens, gages & ſoldes que Sa Majeſté donneroit au corps de la marine & des galeres, ſoit dedans, ſoit dehors le Royaume, ſans diſtinction de temps, de rang, ni de qualité de ceux qui les recevroient, de même que ſur la paye des ouvriers travaillans dans les arſenaux de la marine & des galeres.

D'un autre côté, il fut ordonné que pareille retenue de 4 den. pour livre ſeroit faite ſur les gages & appointemens des capitaines, pilotes, officiers

mariniers & matelots, servant sur les navires marchands, soit qu'ils fussent gagés au mois ou au voyage ; & à l'égard de ceux qui seroient à la part, qu'il leur seroit retenue au lieu des 4 den. pour liv. savoir, aux capitaines, maîtres ou patrons 20 sols par mois, aux officiers-mariniers 10 sols, & aux matelots indifféremment 5 sols aussi par mois, pour tout le temps qu'ils seroient en mer.

Et enfin qu'il seroit pareillement retenue quatre deniers pour livre sur le montant total des prises qui se feroient pendant la guerre, au lieu des trois deniers qu'on avoit accoutumé de retenir suivant l'Arrêt du Conseil du dernier Mars 1703.

Telles sont les dispositions que l'on trouve dans les quatre premiers articles de l'Edit du mois de Mai 1709, qui a formé, ce qu'on a appellé depuis *l'établissement Royal des Invalides de la marine ;* & tels ont été les premiers fonds faits pour soutenir cet utile & glorieux établissement.

Mais on ne fut pas long-temps à reconnoître que ces fonds n'étoient pas suffisans pour en acquitter les charges ; & c'est ce qui engagea Louis XIV, à les augmenter, au moyen du don qu'il fit aux Invalides de la marine, des objets contenus dans l'article 14 de l'Edit du mois Décembre 1712, savoir ;

En premier lieu, de tous les deniers & effets appartenans aux officiers, mariniers, matelots, passagers & autres décédés en mer, qui n'auroient point été réclamés dans les deux années de l'arrivée des navires, à compter du jour & date des déclarations qui seroient faites, à l'ordinaire, aux greffes des Amirautés ; ce qui s'entendoit néanmoins, sauf le tiers qui en appartenoit à l'Amiral, comme le prouvent l'art. 1er. tit. 2 de l'Edit du mois de Juillet 1720 & la Déclaration du 12 Juillet 1722.

En second lieu, de la solde, dixieme ou autre portion d'intérêt, qui pourroient appartenir aux officiers, mariniers, matelots, volontaires & autres armés en course, & dont la réclamation, n'auroit pas non plus été faite dans deux ans à compter du jour de la liquidation de la prise ; sans préjudice toutefois, sur l'un & l'autre objet du droit des réclamateurs bien fondés qui se présenteroient après les deux années : réserve rappellée & confirmée par la Déclaration du Roi du 30 Décembre 1720. Il faut excepter aujourd'hui les parts des déserteurs des corsaires de 24 canons & au-dessus, lesquelles parts sont attribuées aux armateurs par l'article 13 de la Déclaration du Roi du 15 Mai 1756. Cette Déclaration sera rapportée sur l'art. 32 du tit. des prises.

En troisieme lieu enfin, du droit appartenant au Roi dans les naufrages aussi-non réclamés.

Un don aussi magnifique, releve d'autant plus l'éclat de cet établissement Royal des Invalides de la marine, que les objets dont il s'agit sont autant de droits de la Couronne que Louis XIV voulut bien sacrifier pour le doter.

Malgré cela néanmoins, les fonds ne se trouvant pas encore suffisans pour remplir les charges, il fallut chercher à y suppléer ; & le moyen qui parut le plus propre fut d'augmenter la retenue des 4 den. pour livre ordonnée par l'Edit du mois de Mai 1709, & de la porter à 6 deniers pour liv. C'est aussi ce qui fut exécuté par autre Edit du mois de Mars 1713 ; mais cette augmentation ne fut pas générale, elle ne tomba, aux termes de l'article 14, que sur les gages & appointemens des capitaines, officiers-mariniers & matelots employés au service des négocians, & sur le montant des prises faites en mer.

A l'égard des officiers & équipages des vaisseaux & galeres du Roi, & des autres personnes employées dans les Etats du Roi, il fut ordonné par l'article 15, que la retenue ne seroit, comme auparavant, que de 4 den. pour livre. Ce qu'il y eut de plus seulement à ce sujet, c'est que cette retenue de 4 den. pour livre, fut étendue à tous les appointemens payés par le Roi pour le service de sa marine & de ses galeres, y compris ceux des hopitaux, de la prévôté, des gardes-côtes, aumôniers, medecins, chirurgiens, & généralement à toutes les sommes employées en pensions, soldes, gages & appointemens dans les états de dépense concernant la marine.

Du reste l'article 16, en confirmant le don fait par l'article 14 de l'Edit du mois de Décembre 1712, concernant la solde, le dixieme & les portions d'intérêt dont la réclamation n'auroit pas été faite dans les deux années après la liquidation des prises, ordonna qu'il auroit son effet à commencer du jour de la déclaration de la guerre lors présente.

Au payement de tous lesquels droits attribués aux Invalides de la marine, il fut ordonné, par l'art. 20, que les débiteurs seroient contraints comme pour deniers royaux, avec pouvoir aux Juges d'Amirauté d'en connoître en cas de contestation, à l'exclusion de tous autres Juges, pour être leurs Sentences à cet égard, exécutées par provision nonobstant toutes oppositions ou appellations quelconques & sans préjudice d'icelle; ce qui été confirmé par l'Edit du mois Juillet 1720, tit. 2, art. 3.

Enfin l'article 21, en confirmant l'application faite par l'article 4 de l'Edit du mois de Mai 1709, des retenues ordonnées en faveur desdits Invalides, ajouta, *& encore à donner des gratifications & récompenses aux veuves & enfans des Invalides & des officiers & matelots qui auront été tués ou qui décéderont sur nos vaisseaux, ou sur ceux de nos sujets, le tout suivant que nous le jugerons à propos.*

Par rapport aux gens d'équipages tués sur les corsaires, il y a en dernier lieu la Déclaration du 15 Mai 1756. V. *infrà* l'art. 32 du titre des prises.

Comme cet Edit en augmentant la retenue jusqu'à 6 den. pour livre, au lieu de 4, sur les gages & appointemens des gens de mer employés au service des vaisseaux marchands, avoit passé sous silence ceux qui étoient à la part, & qu'il parut juste de leur faire supporter une augmentation à proportion de la retenues déjà ordonnée à leur égard; il intervint une Déclaration du Roi le 23 Juillet audit an 1713, pour réparer cette omission. Par cette Déclaration il fut réglé, qu'il leur seroit retenue à l'avenir, savoir aux capitaines, maîtres ou patrons, 30 sols par mois au lieu de 20 sols; aux officiers-mariniers 15 sols au lieu de 10 sols, & aux matelots 7 sols 6 den. aussi par mois au lieu de 5 sols, & cela pour le temps qu'ils seroient à la mer.

Une observation à faire est qu'avant l'Edit de 1709, les 3 den. par livre ne se levoient que sur les prises faites par les vaisseaux armés en course par les particuliers & nullement sur celles faites par les vaisseaux du Roi: Lettre de M. de Pontchartrain du 17 Septembre 1709. La raison étoit sans doute, que ces 3 den. pour livre étoit uniquement affectés à la demie-solde de ceux qui étoient estropiés sur les vaisseaux corsaires; mais par cet Edit portant que la retenue sur les prises seroit à l'avenir de 4 den par livre au lieu de 3, & par celui de 1713 qui l'augmentoit jusqu'à 6 den. le Roi ayant ordonné qu'elle seroit faite indistinctement sur toutes les prises, pour être le produit de cette re-

tenue, employé aux pensions & à la demie solde tant des officiers, matelots & soldats servans sur ses vaisseaux, que de ceux des négocians armateurs en course, il n'y a plus eu depuis ce temps-là d'exception par rapport aux prises faites par les vaisseaux du Roi; de maniere qu'elles ont été depuis & sont encore actuellement sujettes à la retenue des 6 deniers pour livre, tout comme celles faites par les vaisseaux corsaires armés par les particuliers, nonobstant le silence gardé à ce sujet par les Déclarations du Roi des 5 Mars 1748 & 15 Mai 1756. Lettre de M. Machault du 30 Juin 1756. *Vide infrà* l'art. 32 du titre des prises.

Telle est la gradation des différentes attributions de droits & revenus faites à l'établissement Royal des Invalides de la marine pour sa dotation.

Il étoit intéressant que la regie en fût faite avec régularité & exactitude, tant pour la recette que pour la dépense. C'est pour cela que par l'Edit du mois de Mai 1709, furent créés trois offices de Conseillers du Roi Trésoriers Généraux des Invalides de la marine pour être exercés par deux officiers sous le titre, l'un d'ancien mi-triennal & l'autre d'alternative mi-triennal.

En même-temps furent aussi créés deux offices de Conseillers du Roi Contrôleurs Généraux desdits Trésoriers, des offices de Trésoriers particuliers dans tous les ports du Royaume, où il y avoit siege d'Amirauté, & des offices de contrôleurs desdits Trésoriers particuliers.

Création aussi par l'Edit du mois de Décembre 1712, en chacun siege d'Amirauté, d'un office de Commissaire-Receveur, garde dépositaire des vaisseaux & bâtimens des prises qui se feroient en mer, & de ceux qui échoueroient ou feroient naufrage; ensemble des soldes, parts de prises, portions d'intérêt & effets appartenans aux officiers-mariniers, matelots & autres.

Enfin par l'Edit ci-dessus du mois de Mars 1713, création encore d'un office de Conseiller du Roi Commissaire général résidant à Paris, & de dix offices de Conseillers Commissaires provinciaux des Invalides de la marine.

Mais tous ces offices, comme à charge à l'Etat, furent supprimés par autres Edits des mois d'Avril & Octobre 1716, qui en confirmant d'abondant les attributions de droits & dons faits aux Invalides de la marine par les anciens Edits qui avoient créé ces offices, ordonnerent que la recette & la dépense de tous les revenus desdits Invalides seroit faite à l'avenir par ceux que le Roi commettroit à cet effet.

Depuis ce temps-là, la régie effectivement n'en a plus été faite que par commission du Roi; & la forme de cette régie, étant la même aujourd'hui que celle qui fut réglée par l'Edit du mois de Juillet 1720, j'ai cru qu'il convenoit de transcrire ici cet Edit si intéressant & si peu connu, d'autant plutôt qu'il contient une compilation de tous les Edits, Déclarations, Arrêts, Ordonnances & Réglemens rendus en faveur des Invalides de la marine depuis 1709. Au moyen de quoi on peut se passer des pieces antérieures, celle-ci suffisant pour mettre au fait de tout ce qui peut concerner l'établissement desdits Invalides de la marine. Ce même Edit d'ailleurs renferme plusieurs dispositions nouvelles qu'il est extrêmement important de connoître.

ÉDIT DU ROI,

Concernant les Invalides de la Marine.

Du mois de Juillet 1720.

REGISTRE' EN PARLEMENT.

LOUIS par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre : A tous préſens & à venir, Salut. Le feu Roi notre très-honoré Seigneur & Biſayeul, ayant réſolu de procurer une ſubſiſtance certaine aux Invalides de la Marine & des galeres, jugea à propos d'établir par ſon Edit du mois de Mai 1709, une retenue de quatre deniers pour livre ſur toutes les penſions, gratifications, appointemens, gages & ſoldes du corps de la marine & des galeres, ſoit dedans, ſoit dehors le Royaume, & ſur la paye des ouvriers travaillans dans nos arſenaux de marine & des galeres ; pareille retenue de quatre deniers pour livres ſur le montant total des priſes, & ſur les gages & appointemens que les capitaines, maîtres, patrons, pilotes, officiers-mariniers & matelots recevroient des négocians au ſervice deſquels ils ſeroient employés, ſoit qu'ils fuſſent payés au mois ou au voyage ; & une retenue fixée par le même Edit ſur ceux qui ſerviroient à la part, le tout pour être employé à la ſubſiſtance, tant des officiers de nos vaiſſeaux & galeres, & de nos ports & Arſenaux de la marine & des galeres, qu'à celle des officiers-mariniers, matelots, ſoldats & ouvriers invalides de la marine & des galeres. Mais le fonds deſtiné pour cette ſubſiſtance ne s'étant pas trouvé ſuffiſant pour la donner à tous ceux qui la méritoient, le feu Roi auroit par autre Edit du mois de Mars 1713, étendu ſur toutes les dépenſes de la marine & des galeres, ſans exception ni diſtinction, la retenue de quatre deniers pour livre, ordonné ſur partie de ces mêmes dépenſes de la marine & des galeres, & il auroit auſſi augmenté de deux deniers la retenue de quatre deniers, ordonnée ſur les gages & appointemens des capitaines, maîtres, patrons, pilotes, officiers-mariniers & matelots employés au ſervice des négocians, & ſur le montant total des priſes faites en mer : Et attendu que par cet Edit la même augmentation de retenue à l'égard des capitaines, maîtres, patrons, officiers-mariniers & matelots qui ſeroient à la part, n'avoit point été réglée, il auroit en interprétation dudit Edit du mois de Mars 1713 ordonné par Déclaration du 23 Juillet en ſuivant, que la retenue portée par l'Edit du mois de Mai 1709 ſur les capitaines, maîtres, patrons, officiers-mariniers & matelots qui ſerviroient à la part ſeroit ; ſavoir, ſur les capitaines, maîtres & patrons de trente ſols par mois, au lieu de vingt ſols réglés par ledit Edit ; ſur les officiers-mariniers de quinze ſols, au lieu de dix ſols, & ſur les matelots indifféremment, de ſept ſols ſix deniers auſſi par mois, au lieu de cinq ſols réglés par ledit Edit, & ce pour tout le temps qu'ils ſeroient à la mer. Comme la conjoncture des temps avoit obligé le feu Roi de créer par ces Edits des mois de Mai 1709 & Mars 1713 des offices de Tréſoriers & Contrôleurs généraux, de Tréſoriers & Contrôleurs particuliers, de Commiſſaire général, & des Commiſſaires provinciaux des Invalides de la marine ; Sur ce qu'il a été reconnu que la création de ces offices nous étoit à charge & à nos peuples par rapport aux gages, privileges, exemptions & droits qui y étoient attribués, nous aurions par notre Edit du mois d'Avril 1716 éteint & ſupprimé tous leſdits offices, enſemble les gages, appointemens, taxations, privileges, exemptions & droits y attribués, & nous aurions ordonné par le même Edit, que ceux des mois de Mai 1709 & Mars 1713 enſemble les Déclarations & Arrêts rendus en conſéquence, ſeroient au ſurplus exécutés en ce qu'ils ordonnent les retenues établies en faveur des Invalides de la marine, & que la recette & dépenſe de tous les revenus deſdits Invalides, ſeroient faites à l'avenir par ceux que nous commettrions à cet effet ; Et attendu qu'il eſt néceſſaire de commettre & établir des ſujets qui faſſent à l'avenir la recette & dépenſe des deniers qui proviendront deſdites retenues & revenus, au lieu des officiers titulaires ſupprimés par notre Edit du mois d'Avril 1716, & de régler les appointemens qu'il conviendra de leur accorder, nous avons réſolu d'expliquer nos intentions, tant ſur ce ſujet que ſur la maniere dont ſera faite à l'avenir la recette & la dépenſe des revenus de

l'établissement desdits Invalides, afin que par une bonne & sûre administration, ils puissent retirer les avantages qu'ils doivent attendre d'un établissement qui n'a été fait que pour leur procurer une subsistance certaine dans des temps où leurs blessures & leurs caducités ne leur permettront pas de continuer leurs services. A ces causes, & autres à ce nous mouvans, de l'avis de notre très-cher & très-amé Oncle le Duc d'Orleans petit Fils de France Régent, de notre très-cher & très-amé Oncle le Duc de Chartres premier Prince de notre Sang, de notre très-cher & très-amé Cousin le Duc de Bourbon, de notre très-chere & très-amé Cousin le Comte de Charollois, de notre très-cher & très-amé Cousin le Prince de Conti, Princes de notre sang, de notre très-cher & très-amé Oncle le Comte de Toulouse, Prince légitimé, autres Pairs de France, Grands & Notables personnages de notre Royaume, & de notre certaine science, pleine puissance & autorité Royale. Nous avons par le présent Edit perpétuel & irrévocable, dit, statué & ordonné, disons, statuons & ordonnons, voulons & nous plaît ce qui ensuit.

TITRE PREMIER.

De la retenue des quatres & six deniers pour livre.

ARTICLE PREMIER.

La retenue pour la subsistance des officiers-mariniers, matelots, soldats, ouvriers & autres Invalides de la marine, continuera d'être faite à raison de quatre deniers pour livre, sur toutes les dépenses de la marine & des galeres, soit dedans, soit dehors le Royaume, & même dans les colonies soumises à notre obéissance, sans exception ni distinction quelconques.

II. La retenue de six deniers pour livre continuera pareillement d'être faite sur les gages & appointemens des capitaines, maîtres, patrons, pilotes, officiers-mariniers & matelots employés au service des négocians; & à l'égard de ceux qui serviront à la part, il sera aussi continué de leur être retenue, au lieu desdits six deniers, savoir, aux capitaines, maîtres & patrons trente sols par mois; aux officiers-mariniers quinze sols, & aux matelots indifféremment sept sols six deniers aussi par mois, & ce par rapport au temps qu'ils seront en mer, jusqu'à leur désarmement.

III. Pareille retenue de six deniers pour liv. sera aussi continué sur le montant total des prises qui se feront pendant la guerre, déduction préalablement faite des frais & dépenses nécessaires pour parvenir à la vente, & pour la conservation des marchandises trouvées sur lesdites prises, & du dixieme de l'Amiral.

TITRE SECOND.

Du Don fait à l'Etablissement Royal des Invalides de la marine, & de la recherche qui en doit être continuée.

ARTICLE PREMIER.

Confirmons en tant que de besoin le don fait par l'article XIV de l'Edit du mois de Décembre 1712 aux Invalides de la marine, de tous les les deniers & effets appartenans aux officiers-mariniers, matelots, passagers & autres en quelque sorte & maniere que ce soit, qui n'auront point été réclamés dans les deux années de l'arrivée des vaisseaux, à compter du jour & date des déclarations qui seront faites à l'ordinaire aux Greffes des Amirautés; comme aussi de la solde, dixieme & portion d'intérêts qui pourront appartenir aux officiers-mariniers, matelots, volontaires & autres armés en course depuis le commencement de la derniere guerre, qui n'ont point aussi été réclamés dans le deux années, à compter du jour de la liquidation des prises: confirmons aussi en tant que de besoin le don fait par le feu Roi auxdits Invalides, de la part que nous avons dans les naufrages non-réclamés; n'entendons néanmoins comprendre dans ce don le tiers de tous les effets appartenans aux officiers-mariniers, matelots, passagers & autres qui mourront sans tester sur les vaisseaux durant le temps de la campagne, qui appartient à l'Amiral suivant l'article 9, tit. 11 de l'Ordonnance de 1681.

II. Nous avons de nouveau doté & dotons, en tant que besoin est, ledit établissement royal des invalides de la marine, de toutes lesdites retenues de six deniers pour livre, sur les gages & appointemens des capitaines, maîtres, patrons, pilotes, officiers-mariniers & matelots employés au service des négocians, & sur le montant total des prises; de quatre deniers pour livre sur toutes les sommes qui sont employées en pensions, soldes, gages & appointemens, & sur toutes les dépenses de la marine & des galeres, don de solde, dixieme & portion d'intérêts non-réclamés; & de la part que nous avons dans les naufrages aussi non-réclamés, le tout ainsi qu'il est ci-devant expliqué, pour, par lesdits invalides de la marine en jouir à perpétuité sans trouble ni empêchement quelconques.

III. Voulons & entendons que toutes lesdites

retenues

etenues & dons, ensemble tous les revenus que nous pourrons donner par la suite audit établissement, soient censés & déclarés deniers royaux; & en conséquence ordonnons que les débiteurs ou dépositaires seront contraints au payement d'iceux, comme pour nos propres deniers & affaires; & en cas de contestation, pour raison desdites retenues qui seront faites sur les gages & appointemens des capitaines, maîtres, patrons, pilotes, officiers-mariniers & autres employés au service des négocians, & sur le montant total des prises faites en mer, & des dons faits audit établissement, mentionnés dans l'article premier du présent titre, avons de nouveau attribué & attribuons, en tant que besoin est, toute Jurisdiction & connoissance aux Officiers des Amirautés, à l'exclusion de tous autres Juges, & voulons que les Sentences qui sont ou seront par eux rendues, soient exécutées par provision, nonobstant toutes oppositions & appellations quelconques, & sans préjudice d'icelles.

IV. Voulons que ceux qui sont actuellement commis, ou qui, sur la proposition qui nous en sera faite par notre Conseil de marine, seront dans la suite commis par nous à la recherche que le feu Roi a ordonné être faite, & que nous ordonnons être continuée desdits effets, soldes, dixiemes & portions d'intérêts non-réclamés, soient tenus d'en dresser des états contenans les noms & qualités desdits officiers-mariniers, matelots, volontaires & autres, à qui le tout appartiendra; & à cet effet que les armateurs ou propriétaires des vaisseaux armés, tant en course qu'en marchandises, comptent dans le lieu de l'armement du maniement desdits effets, soldes, dixiemes & portions d'intérêts des équipages des vaisseaux qu'ils auront armés, lesquels auront été payés & de celles qui seront dûs, pardevant les officiers qui sont ou seront commis à cet effet, auxquels nous donnons pouvoir de requérir en leurs noms sans aucun empêchement ni opposition de la part de nos Procureurs & tous autres, ès Amirautés de notre Royaume, à la charge de prendre des conclusions de nosdits Procureurs, & que lesdits états soient faits doubles, les uns pour être envoyés à notre Conseil de marine, & les autres pour être remis aux Trésoriers particuliers des invalides, dont il sera parlé ci-après, à l'effet de faire le recouvrement des sommes y contenues, dont il ne pourra être par lesdits Trésoriers aucunement disposé, que sur les ordres de notredit Conseil.

V. Voulons aussi que ceux qui seront chargés des deniers provenans de ladite recherche, soient à la premiere requisition tenus de les remettre aux Trésoriers particuliers des invalides, & qu'en cas que lesdits deniers soient réclamés par lesdits officiers-mariniers, matelots, volontaires & autres, ou leurs héritiers & ayans cause, après ledit temps de deux années, la délivrance en soit faite sur les ordres de notre Conseil de marine, à ceux qui auront droit de les recevoir, par lesdits Trésoriers, & que le contenu en iceux soit passé en dépense dans les comptes qu'ils rendront desdits deniers, en les rapportant & la quittance des parties prenantes.

VI. Et pour faciliter ladite recherche, enjoignons aux Officiers de nos Amirautés de tenir la main à ce que les Greffiers desdites Amirautés donnent tous les éclaircissemens nécessaires à ceux qui sont commis ou que nous commettrons pour ladite recherche, sur la proposition qui nous en sera faite par notre Conseil de marine, & de les y contraindre par Sentence, & sous peine d'amende.

TITRE TROISIEME.

De l'emploi qui sera fait du produit des quatre & six deniers pour livre, & des autres revenus que peut ou pourra avoir l'établissement des invalides de la marine.

ARTICLE PREMIER.

Le produit des retenues des quatre & six deniers pour livre, & des autres revenus qui sont ou seront attribués à l'établissement des invalides de la marine, continuera d'être employé aux pensions, gratifications & récompenses que nous accorderons sur la proposition qui nous en sera faite par notre Conseil de marine, tant aux officiers invalides de nos vaisseaux & galeres qui en seront trouvés dignes, qu'aux Intendans & autres officiers de nos ports & arsenaux de la marine & des galeres; comme aussi à la demi-solde, tant des officiers-mariniers, matelots & soldats, que des ouvriers de nos vaisseaux & galeres, des officiers-mariniers, matelots & volontaires estropiés sur les vaisseaux marchands & armateurs, ensemble à des gratifications & récompenses aux veuves & enfans des officiers-mariniers, matelots, soldats & volontaires qui auront été tués sur nos vaisseaux & galeres, ou sur ceux de nos sujets, ainsi qu'il sera jugé par nous convenable, sur la proposition qui nous en sera faite par notre Conseil de marine.

TITRE QUATRIEME.

De la demi-ſolde des Invalides & de leurs Privileges & Exemptions.

ARTICLE PREMIER.

La demi-ſolde ſera par nous accordée ſuivant ce qui nous ſera propoſé par notre Conſeil de marine, ſur les certificats qui lui auront été repréſentés pour juſtifier les ſervices, bleſſures & invalidité ou caducité de ceux qui ſeront dans le cas de la pouvoir obtenir, & elle ſera fixée pour les officiers-mariniers, matelots, ſoldats & ouvriers, à la moitié de la ſolde qu'ils auront gagnée dans le dernier ſervice qu'ils ſe trouveront avoir rendu ſur nos vaiſſeaux & galeres, ou dans nos arſenaux, ſuivant les certificats qu'ils en rapporteront des Commiſſaires des Bureaux des armemens, radoubs & conſtructions, viſés des Intendans & Commiſſaires généraux de la marine & des galeres, dans les départemens deſquels ils auront ſervi, laquelle fixation ſervira de regle pour ceux qui auront ſervi en la même qualité ſur les vaiſſeaux marchands & armateurs, nous réſervant à la faire augmenter ou diminuer ſuivant les cas, & eu égard à la qualité de la bleſſure ou de l'invalidité de celui qui y ſera admis.

II. Confirmons aux invalides de la marine, établis dans notre Royaume, les diſpenſe & exemption de tout ſervice perſonnel, que nous leur avons accordé par l'Arrêt de notre Conſeil d'Etat du 6 Août 1717; ordonnons en conſéquence, que quand leurs femmes tiendront boutique & feront commerce, elles contribueront à la garde bourgeoiſe des portes des villes & châteaux, ſuivant & à proportion de leur commerce, ainſi qu'elles y contribueroit en cas de viduité, ſans toutefois qu'elles puiſſent être tenues de fournir des hommes à la place de leurs maris, dont nous les avons diſpenſé, dérogeant à cet effet à l'Arrêt du Conſeil d'Etat du 12 Mars 1691.

III. Confirmons pareillement leſdits invalides dans l'exemption du payement de la capitation, que nous leur avons auſſi accordée à perpétuité par notre Ordonnance du 25 Juin 1718, à commencer du premier Janvier de la même année: diſpenſons en conſéquence les Tréſoriers généraux de la marine & des galeres de toute recette, tant en notre Chambre des Comptes qu'ailleurs, pour les ſommes que le principal de ladite capitation & les deux ſols pour livre pourroient produire, ſi le recouvrement en étoit fait.

TITRE CINQUIEME.

Des Tréſoriers & Contrôleurs généraux, & des Tréſoriers particuliers des Invalides de la Marine.

ARTICLE PREMIER.

Voulons & entendons qu'il y ait toujours à Paris un Tréſorier général & un Contrôleur général des invalides de la marine, établis & commis par nous ſur la repréſentation qui nous en ſera faite par notre Conſeil de marine, & qu'à cet effet toutes Lettres néceſſaires leur ſoient expédiées. Voulons auſſi qu'il ſoit établi dans les Amirautés de notre Royaume des Tréſoriers particuliers deſdits invalides, ſuivant les ordres particuliers que nous donnerons, & qui leur ſeront expédiées par notredit Conſeil.

II. Le Tréſorier général des invalides de la marine, établi à Paris par notre commiſſion du 18 Juillet 1719, continuera de faire la recette de la retenue des quatre deniers pour livre impoſés ſur toutes les dépenſes de la marine & des galeres, & de tous les autres revenus que leſdits invalides peuvent ou pourront avoir à Paris.

III. Le Contrôleur général à la recette dudit Tréſorier, auſſi établi à Paris par notre commiſſion du même jour 18 Juillet 1719, contrôlera jour par jour la recette & dépenſe dudit Tréſorier général, enſemble les quittances qu'il fournira aux Tréſoriers généraux de la marine, des galeres & autres, & celles qui ſeront données par ceux auxquels nous accorderons des penſions, gratifications ou récompenſes, le tout ſans aucuns droits de quittances ni de contrôle.

IV. Les appointemens deſdits Tréſorier & Contrôleur généraux ſeront réglés par nous, ſuivant les états arrêtés par notre Conſeil de marine, ſans qu'ils puiſſent rien prétendre au-delà, ſoit pour frais de commis, de bureaux, ports de lettres, reddition des comptes, & autres de quelque nature & en quelque ſorte qu'ils puiſſent être; ordonnons auſſi que les appointemens des Tréſoriers particuliers ſeront réglés & arrêtés de la même maniere que ceux deſdits Tréſorier & Contrôleur généraux.

V. Leſdits Tréſoriers généraux & particuliers ne pourront diſpoſer des deniers de leur recette, que ſur les ordres qui ſeront par nous expédiés, ou par notre Conſeil de marine, à peine de reſtitution du double de ce qui ſe trouvera avoir été détourné de leurs caiſſes.

VI. Les Conſuls de la nation établis dans les

pays étrangers & les Subdélégués des Intendans, Commiſſaires généraux & Commiſſaires de la marine, établis dans les Colonies ſoumiſes à notre obéiſſance, feront les fonctions de Tréſoriers des invalides de la marine, en conſéquence des ordres qui leur ſeront donnés par notre Conſeil de marine, & ils feront la recette des ſix deniers pour livre, tant ſur les équipages des vaiſſeaux François, que ſur le montant total des priſes qui y ſeront conduites & liquidées, ainſi qu'il ſera plus au long expliqué ci-après.

VII. Les Tréſoriers particuliers des invalides ſeront tenus d'envoyer des copies des extraits des liquidations des priſes qui ſeront vendues dans leurs ports, aux Tréſoriers établis dans ceux où les vaiſſeaux qui auront faits leſdites priſes, auront armé, pour ſervir à faire rendre compte aux armateurs des ſommes non réclamées, & qui regardent la recherche du don fait auxdits invalides.

TITRE SIXIEME.

De quelle maniere ſe fera la Recette des quatre & ſix deniers pour livre, par les Tréſoriers des Invalides, & de ce qui proviendra de la recherche du don fait auxdits Invalides.

ARTICLE PREMIER.

Les Tréſoriers généraux des invalides de la marine créés par l'Edit du mois de Mai 1709, & ſupprimés par celui du mois d'Avril 1716, remettront tous les fonds qu'ils peuvent avoir appartenans auxdits invalides, entre les mains du Tréſorier général établi par notre commiſſion du 18 Juillet 1719, deſquels fonds il ſeront bien & valablement déchargés dans le compte qu'ils rendront de leur maniement à notre Conſeil de marine, auquel nous avons attribué & attribuons la connoiſſance & l'arrêté deſdits comptes depuis l'établiſſement deſdits invalides, en rapportant copie collationnée du préſent Edit, de la commiſſion dudit Tréſorier général, & ſa quittance dûement contrôlée.

II. Le produit des quatre deniers pour livre qui doivent être retenus par les Tréſoriers généraux de la marine & des galeres, ſur toutes les dépenſes de notredite marine & des galeres, ſoit dedans, ſoit dehors notre Royaume, & dans les Colonies ſoumiſes à notre obéiſſance, ſera par eux remis & délivré tous les trois mois audit Tréſorier général des invalides de la marine, ſur ſes ſimples quittances dûement contrôlées; enſorte que les fonds des trois premiers mois d'une année ſoient remis dans le mois ſuivant, & ainſi conſécutivement de trois en trois mois: entendons que le payement en ſera fait audit Tréſorier général des invalides de la marine, ſur le pied de l'effectif des fonds qui ſeront ordonnés chacun mois auxdits Tréſoriers généraux de la marine & des galeres en notre tréſor royal, & ſur les fonds de recettes extraordinaires; à l'exception néanmoins de celles qui concerneront le cinquieme des priſes, & le produit de la vente de nos vaiſſeaux & autres bâtimens qui ſeront hors d'état de ſervir, & des munitions & effets des magaſins de nos arſenaux de marine & des galeres, de maniere qu'il ne ſera fait aucune déduction ſous prétexte des revenans-bons qui pourroient reſter entre les mains deſdits Tréſoriers généraux de la marine & des galeres.

III. Les Tréſoriers particuliers des invalides de la marine, créés par Edit du mois de Mai 1709, & ſupprimés par celui du mois d'Avril 1716, ou leurs commis, remettront entre les mains des Tréſoriers deſdits invalides qui ſeront commis en vertu du préſent Edit, tous les fonds qu'ils peuvent avoir entre leurs mains appartenans auxdits invalides; & rapportant par eux copie collationnée dudit Edit, des commiſſions ou ordres en vertu deſquels leſdits Tréſoriers auront été commis, & leurs quittances, ils ſeront bien & valablement déchargés deſdits fonds dans le compte qu'ils rendront de leur maniement, pardevant les Commiſſaires qui ſont ou ſeront par nous nommés ſur la repréſentation de notre Conſeil de marine, lequel leur donnera un ordre pour les autoriſer à procéder à l'examen & arrêté deſdits comptes.

IV. Les négocians & armateurs continueront de retenir aux équipages qu'ils engageront pour ſervir ſur les vaiſſeaux par mois & au voyage, ſix deniers pour livre des avances qu'ils leur feront, laquelle retenue ſera faite en préſence du Commiſſaire de leur département, & remiſe avant le départ de leurs bâtimens au Tréſorier particulier du port où l'armement aura été fait, & le reſtant trois jours après le retour deſdits bâtimens, entre les mains du Tréſorier du port où ſe fera le déſarmement; lequel, en cas que ce ne ſoit pas le même lieu de l'armement, ſera tenu d'en envoyer ſon certificat au Tréſorier du port où l'armement aura été fait, tous leſquels payemens ſeront faits ſur les ſimples quittances dudit Tréſorier.

V. Défendons auxdits Tréſoriers de recevoir & de faire faire aucuns payemens des ſix deniers pour livre aux capitaines, maîtres & patrons des bâtimens dans les ports où ils ne déſarmeront pas, & où ils ne feront que décharger une partie de leurs marchandiſes.

VI. Ordonnons que le lieu de l'armement desdits bâtimens & où le payement des six deniers pour livre devra être fait, sera le port où se prendront les expéditions de l'Amirauté & du Bureau des Classes pour le départ desdits bâtimens.

VII. Ordonnons aussi qu'à l'avenir dans les rôles d'équipages qui seront expédiés par les Commissaires de marine, ou commis principaux & ordinaires, ayant le département des Classes, après avoir été certifiés véritables par lesdits négocians & armateurs, il soit fait mention non-seulement des noms, surnoms & qualités des équipages, & de leur solde par mois, mais encore du montant des avances qui leur seront faites, soit qu'ils aillent au mois ou au voyage; & qu'à l'égard de ceux qui iront à la part, il soit pareillement fait mention du nombre des parts qu'aura chacun de ceux qui composeront lesdits équipages.

VIII. Voulons que lesdits rôles d'équipages soient expédiés par numéro, & par premier & dernier chaque année, de laquelle il sera fait mention au texte desdits rôles, afin qu'il n'en soit soustrait aucun.

IX. Le Trésorier particulier des invalides, auquel le payement de la retenue des six deniers à l'armement aura été fait, donnera sa quittance au bas desdits rôles d'équipages, que les négocians & armateurs seront tenus d'embarquer dans leurs navires; & afin qu'il leur reste un titre entre les mains pour justifier des payemens qu'ils auront faits, ledit Trésorier leur en remettra en même-temps un certificat, libellé comme il leur aura donné sa quittance au bas dudit rôle d'équipage.

X. Lesdits négocians & armateurs seront tenus de leur part, de remettre audit Trésorier particulier copie dudit rôle & de la quittance qu'il leur aura été donné au bas, laquelle copie sera signée d'eux par ampliation.

XI. Lesdits négocians & armateurs seront pareillement tenus, lors du désarmement de leurs navires, de rapporter trois jours après, le rôle d'armement audit Trésorier, ensemble celui du désarmement qui leur aura été arrêté aussi par numéro, & par premier & dernier chaque année, par le Commissaire de la marine, commis principal ou ordinaire, ayant le département des Classes, après avoir été certifié véritable par lesdits négocians & armateurs, dans lequel il sera fait mention non-seulement des noms, surnoms & qualités des équipages & de leur solde, mais encore de ce qui leur reviendra au désarmement; & en cas qu'il se trouve une augmentation ou diminution d'équipage, il y sera aussi fait mention de ce qui y aura donné lieu.

XII. Le Trésorier particulier donnera sa quittance au bas dudit rôle de désarmement, dont lesdits négocians & armateurs lui remettront un double, au bas duquel sera copie de sa quittance signée d'eux par ampliation.

XIII. Lesdits négocians ou armateurs qui engageront des équipages à la part, continueront aussi de leur retenir sur ce qui doit leur revenir au retour de leur voyage; savoir, aux capitaines, maîtres & patrons, trente sols par mois; aux officiers-mariniers, quinze sols; & aux matelots indifféremment, sept sols six deniers aussi par mois; seront lesdites retenues remises par eux au Trésorier particulier du port où ils feront le désarmement de leurs bâtimens, trois jours après leur retour, lequel Trésorier, en cas que ce ne soit pas le même lieu de l'armement, sera tenu d'en envoyer son certificat au Trésorier du port où aura été fait l'armement desdits bâtimens: voulons au surplus que ces payemens soient faits sur la simple quittance du Trésorier particulier.

XIV. Seront censés officiers mariniers dans lesdits bâtimens, les aumôniers, chirurgiens, écrivains, subrecargues, les commis du fond de cale, les lieutenans & enseignes: quant aux volontaires & aux soldats, ils seront considérés comme matelots, & payeront comme eux.

XV. Les négocians ou armateurs qui engageront les équipages à la part, remettront, avant le départ de leurs bâtimens, au Trésorier particulier des invalides, un double du rôle de leur équipage, qui leur aura été expédié en la maniere prescrite par les articles VII & VIII du présent titre, par le Commissaire de la marine, commis principal ou ordinaire des Classes, après avoir été certifié véritable par lesdits négocians ou armateurs; au bas duquel rôle ils donneront soumission de payer ce qu'ils devront retenir auxdits équipages sur leurs parts au retour de leurs bâtimens, de laquelle soumission ledit Trésorier leur donnera une ampliation au bas dudit rôle, qu'ils embarqueront dans leursdits navires.

XVI. Au retour de leurs bâtimens, & trois jours après, ils représenteront ledit rôle d'armement au Trésorier des invalides du port où ils désarmeront; ensemble celui du désarmement qui leur aura été arrêté aussi par numéro, & par premier & dernier chaque année, par le Commissaire de la marine, commis principal ou ordinaire, ayant le département des Classes, après avoir été certifié véritable par eux, dans lequel rôle sera fait mention des noms, surnoms

& qualités des équipages, du nombre & de la valeur des parts d'un chacun, & en cas qu'il se trouve une augmentation ou diminution d'équipage, il y sera fait mention de ce qui y aura donné lieu.

XVII. Ledit Tréforier particulier donnera sa quittance au bas dudit rôle de désarmement, dont lesdits négocians & armateurs lui remettront un double, au bas duquel sera copie de sa quittance signée d'eux par ampliation.

XVIII. Ordonnons aux capitaines, maîtres & patrons, à leurs officiers-mariniers, matelots & autres, de déclarer au juste aux officiers chargés du soin des Classes, les conditions de leur engagement avec leurs armateurs, à peine pour les contrevenans de perdre ce qui leur reviendroit pour leur voyage. Enjoignons auxdits armateurs de faire les mêmes déclarations, à peine de cent livres d'amende en cas de contravention, le tout applicable au profit des invalides.

XIX. N'entendons assujettir à la retenue des droits des invalides, que les équipages qui sont ou seront sujets à prendre des congés de l'Amiral, notre intention étant que les équipages qui ne prennent point lesdits congés, soient exempts de payer lesdits droits; & attendu qu'ils ne contribuent point à la subsistance des invalides, ils ne pourront prétendre d'être admis à la demi-solde.

XX. Et afin que les différentes retenues ordonnées par le présent Edit ne soient point à charge aux armateurs & à leurs équipages, voulons, s'il arrive que par quelque accident, tel que celui des forbans, les bâtimens armés, soit au mois ou au voyage, ou à la part, ne fassent pas une bonne pêche, lesdits armateurs ou équipages ne soient tenus de payer les droits desdits invalides qu'au prorata de ce qu'ils apporteront: voulons pareillement que les équipages des bâtimens qui pourront être pris ou se perdre, ne payent aussi lesdits droits que sur le pied de leurs avances, ou de ce qu'ils auront pu devoir en partant du port de leur armement.

XXI. Les Tréforiers des invalides de la marine percevront les droits attribués auxdits invalides sur les équipages des pataches employés pour le service des directeurs du tabac & de nos fermes, ainsi & de la maniere qu'il a été réglé par lesdits directeurs; savoir, aux capitaines, douze sols six deniers par mois; aux lieutenans, dix sols six deniers; aux pilotes, sept sols; & aux matelots indifféremment, six sols aussi par mois pendant toute l'année.

XXII. Pour assurer la recette des droits attribués aux invalides, & pour mettre leurs Tréforiers en état de la faire promptement; ensorte qu'il n'en échappe aucune par les non-valeurs & insolvabilités & autres causes, ordonnons aux Commissaires de la marine, commis principaux & ordinaires, chargés du soin des Classes, de ne délivrer aux négocians ou armateurs les rôles des équipages, qu'au préalable ils n'ayent payé les droits du précédent voyage, ou donné bonne & suffisante caution.

XXIII. Ordonnons aussi aux négocians & armateurs de payer aux Tréforiers des invalides les six deniers pour livre de tous les salaires ou profits qu'auroient pû gagner les déserteurs de leurs équipages, jusqu'au jour de leur désertion.

XXIV. Voulons que lesdits négocians, armateurs ou capitaines qui seront dans les ports où il n'y aura point d'officiers chargés du soin des Classes, soient tenus de prendre ou d'envoyer prendre leurs rôles d'équipages dans le Bureau des Classes d'où leurs ports dépendront, pour y faire en même-temps le payement des droits des invalides.

XVV. Tous les Greffiers des Amirautés de notre Royaume, & tous ceux qui reçoivent les déclarations des maîtres des vaisseaux & autres bâtimens pour obtenir congé, soit pour sortir des ports ou pour décharger les marchandises, soit pour désarmer quand ils sont rentrés, seront tenus de communiquer auxdits Tréforiers les rôles mis en leurs mains par les maîtres des vaisseaux & autres bâtimens, des gens de leurs équipages & passagers, & les registres sur lesquels sont enrégistrés lesdits rôles ou déclarations, sans pouvoir par eux, à peine d'interdiction & de cinq cens livres d'amende, exiger aucun salaire pour ladite communication, laquelle leur sera exactement demandée par lesdits Tréforiers, afin qu'ils puissent connoître les retours des vaisseaux.

Ordonnons aux officiers desdites Amirautés de n'enrégistrer les congés qui seront délivrés pour faire sortir les vaisseaux des ports ou pour faire décharger les marchandises, ou désarmer ceux qui entrent esdits ports, qu'au préalable les droits portées par le présent Edit, n'ayent été payés & acquittés, & que les quittances ne leur en ayent été représentées ou les cautions, ainsi qu'il est porté par l'article XXII du présent titre.

XXVI. Ordonnons aussi à tous capitaines, officiers, maîtres ou patrons, au retour & désarmement des vaisseaux & bâtimens qu'ils commanderont, soit dans le port où ils ont armé ou dans quelqu'autre que ce puisse être, de remettre dans trois jours au Commissaire de la marine, commis principal ou ordinaire, ayant

les départemens des Classes, une déclaration du jour de leur premiere sortie, de celui de leur arrivée, avec le rôle de leur équipage, à la marge duquel & à côté des noms, ils seront tenus de marquer les déserteurs & le jour de leur désertion, les morts & le jour de leur décès; s'il arrive que dans les relâches qu'ils auront pû faire pendant le cours du voyage, ils ayent pris & engagé quelques officiers, matelots, ou autres, entendons qu'ils les ajouteront ou pied de leur rôle de date en date, en observant de marquer leurs salaires par mois & les avances, le tout à peine de cinq cens livres d'amende : voulons qu'ils remettent en même-temps auxdits officiers des copies des inventaires des effets des officiers-mariniers, matelots & autres, morts sur leurs bâtimens pendant leur voyage, & de la vente qu'ils en auront faite, le tout signé d'eux & de leurs officiers.

XXVII. Les six deniers pour livre sur le montant total des prises qui se feront pendant la guerre, ainsi qu'il est expliqué à l'article III du titre premier, seront remis entre les mains des Trésoriers qui seront établis dans les lieux où elles seront conduites immédiatement après la vente d'icelles, & par ceux qui seront chargés de ladite vente, qui demeureront responsables en leurs noms du montant desdits six deniers.

XXVIII. La recette desdits six deniers pour livre sera faite par lesdits Trésoriers, sur les extraits de liquidation de chaque prise que les Greffiers des Amirautés seront tenus de leur délivrer en leur payant vingt sols par chaque extrait, y compris le papier timbré, au lieu de dix sols portés par l'Edit du mois de Mai 1709. Lesdits Trésoriers s'adresseront pour l'obtention desdits extraits aux officiers de l'Amirauté, lesquels en ordonneront la délivrance sans frais; seront tenus, lesdits Trésoriers, de faire mettre les ampliations des quittances au bas desdits extraits par ceux à qui ils les fourniront pour le payement de ces six deniers, & les vingt sols qu'ils auront payé auxdits Greffiers pour chaque extrait de liquidation, seront alloués en la dépense de leurs comptes.

XXIX. Ils feront le recouvrement des deniers provenans des effets, soldes, dixiemes & portions d'intérêts; ensemble des parts que nous avons dans les naufrages, le tout non-réclamé sur les états qui leur seront remis par ceux qui sont ou seront commis à la recherche desdits effets, soldes, dixiemes & portions d'intérêts, dont ils donneront leurs quittances aux armateurs, sur lesquels ils auront fait ledit recouvrement, dont ils retireront une ampliation signée d'eux au bas d'une copie desdits états.

XXX. En cas que les Trésoriers particuliers des invalides de la marine, soient obligés de faire des procédures pour raison du payement de six deniers pour livre, & des soldes, dixiemes & portions d'intérêts ci-dessus, voulons & entendons qu'ils se pourvoient pardevant les officiers des Amirautés de notre Royaume, pour faire condamner par corps dans huitaine, comme pour nos propres deniers & affaires, les débiteurs desdits invalides & dépositaires, tant pour le payement des six deniers pour livre à eux attribués, que pour telle autre chose de quelque nature qu'elle soit, qui pourra être dûe auxdits invalides.

XXXI. Voulons aussi qu'outre le rôle d'armement que les propriétaires, maîtres ou patrons, sont obligés de remettre aux Greffes des Amirautés de notre Royaume, avant le départ de leurs bâtimens, ils soient tenus d'y remettre en même-temps un rôle du désarmement, pour servir à certifier par les Greffiers un état de dépouillement de tous les armemens, & désarmemens, par premier & dernier, qui auront été faits pendant le courant d'une année dans le ports où lesdits Greffiers sont établis, & dans les ports ou ressorts de l'Amirauté, lequel état sera expédié par lesdits Trésoriers, & il y sera fait mention, non-seulement de tous lesdits armemens & désarmemens; mais encore du nombre & de la qualité des équipages, par noms & surnoms, de la paye, des avances, de la solde, du retour, & du montant des parts; & sera payé auxdits Greffiers, pour ladite certification, par lesdits Trésoriers, cinq sols, qui seront alloués dans la dépense de leurs comptes.

TITRE SEPTIEME.

Des Revues des Invalides.

ARTICLE PREMIER.

L'Intendant des Classes de la marine, remettra tous les six mois à notre Conseil de Marine, la revue des invalides, dont la demi-solde doit être payée à Paris.

II. Les Intendans de la marine & des galeres, & les Commissaires généraux dans les ports où il n'y aura point d'Intendans, envoyeront tous les six mois en notre Conseil des revues des invalides des Amirautés de leur département; lesquelles, pour cet effet, leur seront remises par les Commissaires de la marine, ou commis principaux & ordinaires des Classes, qui seront

tenus de faire ces revues, & d'y marquer le jour de la mort desdits invalides.

TITRE HUITIEME.

De la dépense qui sera faite par le Trésorier général & les Trésoriers particuliers des Invalides.

ARTICLE PREMIER.

Le Trésorier général des invalides de la marine, fera le payement de la demi-solde desdits invalides qui sont établis à Paris, sur les états & Ordonnances qui en seront expédiés par notre Conseil de marine.

II. Ce payement sera fait en présence du Contrôleur général desdits invalides qui le certifiera au bas d'un état, en marge duquel les invalides qui savent écrire donneront leurs quittances sans frais; & à l'égard de ceux qui ne savent point écrire, il en sera fait mention à côté de leur article par ledit Contrôleur général, dont la certification tiendra lieu de quittance.

III. Le payement des pensions, gratifications & récompenses que nous jugerons à propos d'accorder sur le produit des six deniers pour livre de la caisse du Trésorier général des invalides, suivant la proposition qui nous en sera faite par notre Conseil de marine, sera fait sur les états & ordonnances que notredit Conseil en fera expédier, & sur les quittances de ceux auxquels elles seront accordées, & qui seront contrôlées sans frais par le Contrôleur général des invalides.

IV. Les Trésoriers particuliers des invalides feront le payement de la demi-solde des invalides qui résident dans l'étendue de leurs départemens, sur les états & ordonnances qui en seront expédiés, ainsi & de la maniere qu'il est dit à l'article premier du présent titre.

V. Ce payement sera fait en présence des Commissaires de la marine, commis principaux & ordinaires, ayant le département des Classes & du Contrôleur de la marine, dans les ports où il y en aura, qui tous certifieront lesdits payemens au bas d'un état, en marge duquel les invalides qui sauront écrire donneront leurs quittances sans frais; & à l'égard de ceux qui ne sauront point écrire, il en sera fait mention à côté de leurs articles par lesdits Officiers, dont la certification tiendra lieu de quittance. Voulons que la demi-solde dûe à ceux desdits invalides qui seront morts, & pour laquelle ils seront employés dans les états, ne puisse être alloués auxdits Trésoriers, qu'en rapportant par eux des extraits mortuaires desdits invalides. Voulons aussi que dans les ports où les Commissaires de la marine, commis principaux & ordinaires des Classes, feront eux-mêmes les fonctions de Trésoriers des invalides, ils ayent à faire assister aux payemens qu'ils feront, deux notables du lieu, qui certifieront lesdits payemens.

VI. Les Trésoriers particuliers ne pourront payer les pensions, gratifications & récompenses que nous jugerons à propos d'accorder sur le produit des six deniers pour livre de leurs caisses, suivant la proposition qui nous en sera faite par notre Conseil de marine, que sur les états & ordonnances que notredit Conseil en fera expédier, & sur les quittances de ceux auxquels elles seront accordées, & qui seront visées par les Commissaires de la marine, ou commis principaux & ordinaires, ayant le département des Classes, ou par les deux notables du lieu où lesdits Commissaires feront les fonctions des Trésoriers des invalides.

VII. Si après la demi-solde entiérement payée il reste des fonds entre leurs mains, ils ne pourront les remettre au Trésorier général des invalides, que sur nos ordres ou sur ceux de notre Conseil de marine.

VIII. Dans les temps des diminutions des especes, les Trésoriers particuliers des invalides de la marine, seront tenus de faire faire des procès-verbaux des fonds qu'ils se trouveront avoir dans leurs caisses, après que la recette & la dépense auront été constatées sur leurs registres par les Intendans, Commissaires généraux ou Commissaires ordinaires de la marine, commis principaux ou ordinaires, ayant le département des Classes, ou par deux notables dans les lieux où les Commissaires de la marine, commis principaux ou ordinaires des Classes, feront les fonctions de Trésoriers des invalides; seront lesdits procès-verbaux envoyés par eux à notre Conseil de marine, qui fera expédier un ordre de la somme à laquelle monteront ces diminutions, pour les faire allouer dans la dépense de leurs comptes.

IX. Voulons aussi & entendons que, lors des augmentations des especes, ils envoyent à notre Conseil les Procès-verbaux qui en seront faits dans la même forme que ci-dessus, & qu'ils se chargent en recette extraordinaire au profit des invalides de ladite augmentation, au moyen desdits procès-verbaux, & des ordres que notredit Conseil fera expédier à cet effet.

X. Ne pourront lesdits Trésoriers faire aucune dépense pour lesdits invalides, telles que peuvent être les changes, voitures de fonds, frais

de justice, & autres semblables, sans avoir précédemment pris l'ordre de notre Conseil de marine, qui le donnera suivant l'exigence des cas; seront tenus lesdits Trésoriers de retirer des quittances libellées des payemens qu'ils feront pour lesdites dépenses, & d'envoyer tous les six mois lesdites quittances à notredit Conseil, avec un état certifié d'eux véritable & visés des Intendans, Commissaires généraux, commissaires ordinaires de la marine, commis principaux & ordinaires des Classes, ou de deux notables dans les lieux où lesdits Commissaires de la marine, commis principaux & ordinaires des Classes, feront les fonctions de Trésoriers des invalides, afin qu'il leur soit expédié & envoyé les ordres nécessaires pour allouer ces dépenses dans leurs comptes.

TITRE NEUVIEME.

Des registres des Trésoriers & Contrôleurs généraux, & des Trésoriers particuliers des Invalides de la marine.

ARTICLE PREMIER.

Le Trésorier général des invalides de la marine tiendra trois registres, dont les feuillets seront cotés & paraphés par premier & dernier par notre Conseil de marine, sur lesquels registres il écrira jour par jour, sans aucun blanc ni rature, toutes les recettes & dépenses qu'il fera.

II. Les sommes qu'il recevra provenant des quatre deniers pour livre, retenus par les Trésoriers généraux de la marine & des galeres, seront enrégistrées sur le premier registre.

III. Le second servira à enrégistrer les sommes qu'il touchera provenant des rentes que l'établissement royal des invalides de la marine a, ou pourra avoir; ensemble les deniers qui lui seront remis par les Trésoriers particuliers desdits invalides, par les Consuls de la nation dans les pays étrangers & par les Subdélégués des Intendans, Commissaires généraux & Commissaires de la marine établis dans les colonies soumises à notre obéissance, & tous les autres revenus que ledit établissement pourra avoir.

IV. Il enrégistrera sur le troisieme registre toute la dépense qu'il fera, tant pour les payemens des pensions, gratifications, récompenses ou demi-solde aux invalides de son département, qu'autres dépenses qui lui seront ordonnées par nous ou par notre Conseil de marine.

V. Les recettes & dépenses seront arrêtées tous les trois mois sur lesdits registres par ledit Trésorier général & par le Contrôleur général, lequel signera conjointement avec lui ledit arrêté, dont sera remis à notre Conseil de marine, par ledit Trésorier général, un bordereau signé de lui, & contrôlé par ledit Contrôleur général.

VI. Ledit Contrôleur général tiendra de semblables & pareils registres, cotés & paraphés de même que ceux du Trésorier général.

VII. Les Trésoriers particuliers des ports tiendront quatre registres, dont les feuillets seront cotés & paraphés par premier & dernier, par l'Intendant ou le Commissaire général de la marine de leur département, & lesdits Trésoriers seront tenus d'écrire jour par jour sur lesdits registres, sans aucun blanc ni rature, toutes les recettes & dépenses qu'ils feront.

VIII. Seront enrégistrées par eux sur le premier registre, les sommes qu'ils recevront provenant des six deniers pour livre retenus sur les avances qui auront été faites aux équipages avant le départ des bâtimens, & ils observeront de distinguer toujours les bâtimens dont les équipages auront été engagés au mois, au voyage ou à la part; lorsqu'il y aura de ces bâtimens péris à la mer, ou pris par les ennemis, d'en faire mention dans ledit article, en rapportant en même-temps un certificat de l'Amirauté où les gens échappés du naufrage ou de la prise, auront été faire leurs déclarations.

IX. Le second registre servira à enrégistrer les sommes qu'ils recevront provenant des six deniers pour livre, & des droits sur le montant des parts retenues sur lesdits équipages à leur désarmement, pour tout le temps qu'aura duré le voyage, en observant de distinguer toujours les bâtimens dont les équipages auront été engagés au mois, au voyage ou à la part.

X. Lorsqu'ils enrégistreront sur lesdits registres la retenue des six deniers pour livre, ils seront tenus; savoir, sur le premier qui regardera l'armement, de spécifier à la marge de chaque bâtiment le lieu où il aura fait son désarmement; & sur le second qui concernera le désarmement, d'y spécifier pareillement à la marge de chaque bâtiment, le lieu où il aura fait son armement.

XI. Les sommes que lesdits Trésoriers toucheront des six deniers pour livre provenans de la vente des prises qui se feront pendant la guerre, seront enrégistrées par eux sur le troisieme registre; ils y expliqueront les noms des vaisseaux pris, ceux des vaisseaux & des capitaines preneurs, le montant de leurs ventes & des rençons, & ils y enrégistreront aussi les sommes qui pourront leur être remises par le Trésorier général, ou par les Trésoriers particuliers, en vertu des ordres de notre Conseil de marine,

ensemble

en vertu des ordres de notre Conseil de marine, ensemble celles qui pourront provenir du don fait aux invalides de la marine.

XII. Ils enrégistreront sur le quatrieme registre toute la dépense qu'ils feront, tant pour le payement de la demiesolde des invalides de leur département que pour les pensions, gratifications & récompenses, suivant les états & Ordonnances que notre Conseil de marine en fera expédier.

XIII. Ils arrêteront tous les trois mois sur lesdits registres leur recette & dépense avec les Contrôleurs de la marine, dans les ports où il y en aura d'établis, & dans les autres avec les Commissaires de la marine, commis principaux & ordinaires des classes, ou avec deux notables dans les lieux où lesdits Commissaires ou commis feront les fonctions de Trésoriers des invalides; lesdits arrêtés seront signés par lesdits Trésoriers particuliers, conjointement avec lesdits Contrôleurs, Commissaires de la marine, commis aux classes, ou les deux notables qui auront été appellés; & sera envoyé tous les trois mois à notre Conseil de marine, un bordereau desdits arrêtés, signé & certifié par eux, contenant les recette & dépense qui auront été faites pendant lesdits trois mois, en observant par eux de n'y comprendre pour ce qui est de la recette, que les fonds effectifs qu'ils auront reçus: s'il leur reste dû quelque chose desdits trois mois, ils ne les comprendront dans lesdits bordereaux que pour mémoire, & ils le porteront dans celui du quartier où les fonds entreront, en faisant mention par un article séparé, que la somme qu'ils y employeront provient de ce qui restoit dû du quartier précédent, ainsi successivement de quartier en quartier.

XIV. Ils auront soin d'insérer au bas desdits bordereaux la balance de leurs recette & dépense, & de rappeller au premier article l'excédant de recette ou de dépense du dernier bordereau qu'ils auront envoyé.

XV. Les Trésoriers & Contrôleurs généraux, & les Trésoriers & Contrôleurs particuliers des invalides de la marine, ou les commis aux offices supprimés par l'Edit du mois d'Avril 1716, seront tenus après l'arrêté du dernier compte qu'ils rendront de leurs gestions, de remettre au Trésorier général, & au Contrôleur général, & aux Trésoriers particuliers qui seront établis par le présent Edit, tous les registres, lettres, états & papiers qu'ils auront tenus concernant lesdits invalides, à peine d'y être contraints par corps.

TITRE DIXIEME.

De la recette des six deniers pour livre, & de la dépense que doivent faire les Consuls de la nation établis dans les pays étrangers, & les Subdélégués des Intendans, Commissaires généraux & Commissaires de la marine, qui résident dans les colonies Françoises.

ARTICLE PREMIER.

Lorsque les négocians & armateurs de notre Royaume acheteront ou feront construire dans les pays étrangers & dans les colonies soumises à notre obéissance, des bâtimens, & qu'ils les feront naviger sous pavillon de France, ils ne pourront les armer qu'avec des équipages François, sur lesquels ils feront la retenue ordonnée par les articles 4 & 11 du titre 6 du présent Edit, & ils en remettront le montant entre les mains des Consuls de la nation & des Subdélégués des Intendans, Commissaires généraux & Commissaires de la marine, établis dans lesdits pays étrangers ou dans lesdites colonies, lesquels seront obligés d'expédier les rôles d'équipages d'armemens & désarmemens dans la forme prescrite par les articles 7, 11, 15 & 16 du même titre, & auront soin de se faire fournir les pieces justificatives de leur recette, & de délivrer les quittances des payemens qui leur seront faits, suivant qu'il est porté par les articles 9, 10, 12 & 17 du même titre 6.

II. Lesdits Consuls, Subdélégués des Intendans & Commissaires de la marine, feront aussi la recette de 6 deniers pour livre, sur le montant total des prises qui seront conduites, liquidées & vendues dans les ports dépendant de ceux où ils sont établis, par des vaisseaux appartenans à nos sujets, ainsi & de la maniere qu'il est expliqué par les articles 27 & 28 du titre 6, à la différence que les extraits de liquidation desdites prises, seront délivrés dans les pays étrangers par les Chanceliers des Consulats avec le même droit que le Greffier, de vingt sols par extrait, au lieu qu'ils doivent l'être dans les ports de notre Royaume par les Greffiers des Amirautés.

III. Ils feront la recette des six deniers pour livre sur tout les équipages qui armeront dans les ports de notre Royaume, & qui pourront aller désarmer dans les ports dépendans de leurs Consulats & desdites colonies, auquel cas ils envoyeront un certificat au Trésorier particulier des invalides du port où lesdits équipages auront armé, comme ils auront fait leur désar-

mement dans un des ports de leurs Consulats ou desdites colonies, & qu'ils y auront payé les six deniers pour livre, au surplus ils observeront & exécuteront ce qui est porté par tous les articles du titre 6, qui aura rapport aux fonctions des Trésoriers des invalides.

IV. Ils envoyeront dans les mois de Janvier de chacune année à notre Conseil de marine, des lettres de change du montant de la recette qu'ils auront faite pendant l'année qui sera échue, payables à Paris à l'ordre du Trésorier général des invalides de la marine.

V. Ils envoyeront en même-temps un état détaillé en forme de compte certifié & signé d'eux, de toute la recette & dépense qu'ils auront faite pendant ladite année, & ils y joindront les doubles des rôles d'équipages, les états de dépouillement & les extraits de liquidation des prises, & autres pieces nécessaires pour établir & justifier lesdites recette & dépense.

VI. Ils tiendront un registre dont les feuillets seront cotés & paraphés par premier & dernier, savoir ceux des Consuls par les Chanceliers, & ceux des Subdélégués par les Intendans, Commissaires généraux & Commissaires de la marine établis dans les colonies Françoises, dans lequel ils enregistreront, d'un côté, jour par jour, sans aucun blanc ni rature, la recette qu'ils feront, & de l'autre côté, la dépense ou lettres de change, droits d'extraits de liquidation des prises, ou des taxations, lesquels leur seront attribués ci-après.

VII. Ils arrêteront au premier Janvier de chaque année leur registre & en signeront l'arrêté, tant de la recette que de la dépense avec le Chancelier des Consulats, pour ce qui est des Consuls, & avec les Intendans, Commissaires généraux & Commissaires de la marine, pour ce qui regarde les Subdélégués.

VIII. Nous avons attribué & attribuons auſdits Consuls & Subdélégués neuf deniers pour livre de leur recette qui se trouvera au-dessous de dix mille livres par an, & six deniers pour livre de toute leur recette, lorsqu'elle se trouvera excéder ladite somme de dix mille livres par an, pour leur tenir lieu d'appointemens & de tous autres frais ayant rapport auxdites recette & dépense, lesquels leur seront alloués sur leurs simples quittances, qu'ils envoyeront en même-temps que l'état en forme de compte dont il est parlé à l'article 5 du présent titre.

IX. Il leur sera donné, par notre Conseil de marine, une décharge valable de leur maniement de chaque année.

X. Lesdits Consuls & Subdélégués ne disposeront, sous quelque prétexte & pour quelque cause que ce soit ou puisse être, des fonds provenans de la recette des six deniers pour livre, que sur les ordres de notredit Conseil, à peine de dépossession de leurs emplois & de restitution du double de ce qui se trouvera avoir été détourné sans lesdits ordres.

TITRE ONZIEME.

Des comptes des Trésoriers général & particuliers des Invalides, & des pieces justificatives de recette & dépense qu'ils seront tenus de rapporter.

ARTICLE PREMIER.

Les Trésoriers particuliers des invalides de la marine rendroit compte de leurs recettes & dépenses d'une année, dans les six premiers mois de la suivante, en continuant ainsi successivement d'année en année, pardevant les Commissaires qui sont ou seront par nous nommés à cet effet, sur la présentation qui nous en sera faite par notre Conseil de marine, lequel leur donnera les ordres nécessaires pour les autoriser à procéder à l'examen & arrêté desdits comptes.

II. Les comptes ainsi arrêtés serviront, partout où il appartiendra, de décharge valable auſdits Trésoriers particuliers, lesquels ne pourront être tenus d'en rendre aucuns autres en nos Chambres des Comptes ni ailleurs, dont nous les avons de nouveau déchargés & déchargeons pour toujours, en tant que de besoin; sera fait trois copies de chacun desdits comptes, l'une pour demeurer entre les mains du Trésorier comptable à qui elle servira de décharge, & les deux autres signées par le Trésorier, seront remises avec les pieces justificatives de la recette & dépense, entre les mains de ceux qui recevront & arrêteront lesdits comptes, lesquels de leur part envoyeront une desdites copies avec les pieces justificatives à notre Conseil de marine, pour ensuite être remise au Trésorier général desdits invalides, & servir à composer son compte général, sans néanmoins qu'il puisse être chargé des excédans de recette & dépense dudit compte particulier, & la troisieme copie sera déposée au contrôle de la marine.

III. Les Trésoriers particuliers, qui feront des recettes provenant des six deniers pour livre, retenus sur la solde ou les avances qui se donneront aux équipages à l'armement, & qui n'en feront point pour le désarmement, parce que

lesdits désarmemens auront été faits dans d'autres ports que ceux de l'armement, employeront pour mémoire dans leurs comptes, le produit de six deniers pour livre desdits désarmemens, & y feront mention du port où ladite retenue aura dû être faite, ce qu'ils justifieront, au moyen des certificats que lesdits Trésoriers sont tenus de s'envoyer réciproquement, ainsi qu'il est porté par les articles 4 & 13 du titre 6 du présent Edit, & de ceux que les Consuls & autres remettront ausdits Trésoriers.

IV. Afin que la reddition des comptes desdits Trésoriers ne soit point suspendue par le défaut de payement des droits des invalides, qui pourront se trouver encore dûs à l'échéance d'une année, nous voulons & entendons qu'ils se mettent en état dans le délai que nous leur donnons par l'article premier du présent titre, de rendre leurs comptes, & de les présenter aux Commissaires qui seront nommés pour les arrêter, quoiqu'ils n'ayent pas fait toute la recette des droits dûs pendant ladite année, ils employeront pour mémoire ladite recette dans les comptes où elle devroit être, & ensuite ils la porteront dans les comptes de l'année suivante, en faisant un chapitre particulier, dans lequel ils spécifieront que la somme qui y sera énoncée proviendra des armemens & désarmemens qui restoient dûs de l'année précédente.

V. Le Trésorier général rendra pareillement compte, tant de la recette & dépense qu'il fera, que des comptes des Trésoriers particuliers & des Consuls & Subdélégués des Intendans, Commissaires généraux & Commissaires de la marine, établis dans les pays étrangers & dans les colonies Françoises, d'une année dans la suivante, pardevant notre Conseil de marine, auquel nous avons attribué & attribuons la connoissance & l'arrêté desdits comptes.

VI. Les comptes ainsi arrêtés, serviront audit Trésorier général de décharge valable de son maniement, par-tout où il appartiendra, sans qu'il puisse être tenu d'en rendre aucuns autres en nos Chambres des Comptes ni ailleurs, dont nous l'avons aussi de nouveau déchargé & déchargeons pour toujours, en tant que de besoin.

VII. Les comptes dudit Trésorier général avec les pieces justificatives, seront remis après qu'ils auront été arrêtés dans les archives de la marine, & il en sera fait des doubles pour être remis audit Trésorier général pour sa décharge.

VIII. Il justifiera de sa recette des quatre & six deniers pour livre provenans des dépenses de la marine & des galeres, & des remises que lui feront les Consuls & Subdélégués des Intendans, Commissaires généraux & Commissaires de la marine, établis dans les pays étrangers & dans les colonies Françoises, par les ampliations des quittances qu'il donnera ausdits Trésoriers généraux, Consuls & Subdélégués.

IX. A l'égard des remises de fonds qui lui seront faites par les Trésoriers particuliers desdits invalides, ou autres, ou de celles qu'il fera ausdits Trésoriers particuliers, il en justifiera la recette par les ampliations des quittances qu'il leur donnera, & la dépense par les ordres qu'il en recevra, & les quittances qu'il aura soin d'en retirer, dont il leur fournira aussi des ampliations, le tout conformément & ainsi qu'il sera expliqué par lesdits ordres.

X. Les Trésoriers particuliers des invalides justifieront la recette des six deniers pour livre provenant des équipages qui seront à gages, au mois, au voyage & à la part, par les doubles des rôles, ainsi qu'il est plus au long porté par les articles 7, 11, 15 & 16 du titre 6 du présent Edit, & par un état de dépouillement de tous les armemens & désarmemens, par premier & dernier, qui auront été faits pendant le courant de l'année de leurs comptes, où ils seront établis, & dans les ports dépendans, lequel état sera par eux expédié, & il y sera fait mention non-seulement de tous lesdits armemens & désarmemens, mais encore du nombre & de la qualité des équipages, par noms & surnoms, de la paye, des avances de la solde, de retour, du montant & de la valeur des parts.

XI. Ceux desdits Trésoriers qui seront chargés en même-temps du soin des classes, seront tenus de faire certifier ledit état de dépouillement par les Greffiers des Amirautés de leurs départemens, pour servir à vérifier s'il n'y a point d'omissions dans la recette, le tout ainsi qu'il est porté par l'article 31 dudit titre 6.

XII. A l'égard des six deniers pour livre sur le produit de la vente des prises, ils en justifieront aussi la recette par les extraits de liquidation de chaque prise que les Greffiers des Amirautés délivreront, ainsi & de la maniere qu'il est expliqué par l'article 28 du titre 6.

XIII. Ils justifieront leur dépense par les états & ordres de payemens qui seront expédiés par notre Conseil de marine, & par les pieces & quittances qu'ils devront rapporter, & qui seront mentionnées dans lesdits états & ordres.

XIV. Le Trésorier général & les Trésoriers particuliers des invalides porteront dans leurs comptes d'une année à une autre, l'excédant de recette ou de dépense qui se trouvera dans les comptes qu'ils rendront, ensorte que cet excédant formera le premier chapitre de leurs comptes, soit de recette, soit de dépense.

XV. Les comptes à rendre par les Trésoriers généraux desdits invalides, créés par Edit du mois de Mai 1709, de leur maniement, tant desdites retenus que du fonds de la dote desdits invalides, destinée au payement des gages & appointemens attribués aux officiers desdits invalides, créés par ledit Edit du mois de Mai 1709 & par celui du mois de Mars 1713, seront par eux rendus à notre Conseil de marine, ainsi que nous l'avons dit par l'article premier du tit. 6 du présent Edit ; donnant, pour cet effet, à notredit Conseil le pouvoir de les arrêter dans la forme qui sera par lui prescrite pour la reddition d'iceux, nonobstant celle portée par lesdits Edits, & par le Réglement du 15 Octobre 1710, à quoi nous avons dérogé & dérogeons par le présent Edit, pour faciliter la reddition desdits comptes : Voulons qu'étant rendus & arrêtés comme nous l'ordonnons ci-dessus, ils servent de décharge valable aux comptables, lesquels nous confirmons dans la dispense portée par nosdits Edits, de rendre aucuns comptes en nos Chambres des Comptes ni ailleurs ; & à cet effet, Nous avons autorisé & autorisons les ordres & les décharges que notre Conseil de marine a donnés ou pourra donner ci-après aux Trésoriers généraux & particuliers des invalides.

Si donnons en Mandement à nos amés & féaux Conseillers, les Gens tenant nos Cours de Parlement, Chambres des Comptes & Cour des Aydes à Paris, que le présent Edit ils ayent à faire lire, publier & registrer, & le contenu en icelui, garder & observer de point en point selon sa forme & teneur, nonobstant tous Edits, Déclarations, Arrêts, Réglemens, & autres choses à ce contraires, ausquels nous avons dérogé & dérogeons par le présent Edit, aux copies duquel collationnées par l'un de nos amés & féaux Conseillers-Secretaires, voulons que foi soit ajoutée comme à l'original ; Car tel est notre plaisir : & afin que ce soit chose ferme & stable à toujours, Nous y avons fait mettre notre Scel. Donné à Paris au mois de Juillet, l'an de grace mil sept cent vingt, & de notre regne le cinquieme. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, par le Roi, le Duc d'Orleans, Régent présent, FLEURIAU. *Visa* DAGUESSEAU, Vu au Conseil LE PELLETIER, Et scellé du grand Sceau de cire verte en lacs de soye rouge & verte.

Registré, oui, & ce requérant le Procureur général du Roi pour être exécuté selon sa forme & teneur, & copies collationnées envoyées aux Sieges de l'Amirauté du ressort pour y être lues, publiées & registrées ; enjoint aux Substituts du Procureur-Général du Roi d'y tenir la main, & d'en certifier la Cour dans un mois, suivant l'Arrêt de ce jour. En Parlement, séant à Pontoise, le douzieme jour de Décembre mil sept cent vingt. Signé GILBERT.

DÉCLARATION DU ROI,

En interprétation de l'Edit du mois de Juillet dernier, concernant les Invalides de la Marine.

Donnée à Paris le 30 Décembre 1720.

REGISTRE'E EN PARLEMENT.

LOUIS, par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre : A tous ceux qui ces présentes lettres verront, salut. Le feu Roi notre très-honoré Seigneur & Bisayeul, ayant par son Edit du mois de Décembre 1712, article 14, fait don à l'établissement royal des invalides de la marine, de tous les deniers & effets appartenans aux officiers-mariniers, matelots, passagers & autres qui n'auroient point été réclamés dans les deux années de l'arrivée des vaisseaux armés pour le commerce, à compter du jour & date des déclarations qui seroient faites à l'ordinaire aux Greffes des Amirautés, & de la solde, dixieme & portion d'interêt qui pourroient appartenir aux officiers-mariniers, matelots, volontaires, & autres armés en course, qui n'auroient point aussi été réclamés dans les deux années, à compter du jour de la liquidation des prises ; & par autre Edit du mois de Mars 1713, ordonne que ledit don commenceroit & auroit lieu du jour de la déclaration de la derniere guerre, & de quelle maniere la recherche en seroit faite : nous avons, par notre Edit du mois de Juillet dernier, confirmé seulement lesdits don & recherche sans les étendre sur les appointemens, soldes, dixiemes,

parts & portions de prises qui n'auroient point été, ou qui pourroient n'être pas réclamés dans la suite par nos officiers de la marine & des galeres, d'épée & de plume, & par les officiers-mariniers, matelots, soldats, & autres employés pour notre service, dont les fonds se trouvent en dépôt présentement, ou se trouveroient à l'avenir, tant dans les contrôles des ports, qu'entre les mains des Trésoriers généraux de la marine & des galeres; & reconnoissant la nécessité de protéger & de soutenir ledit établissement royal des invalides de la marine, ensorte qu'il puisse avoir un revenu suffisant, & admettre à la demie solde ceux qui deviennent tous les jours par leurs longs services, & par leur âge ou leurs blessures, dans les cas de ne pouvoir vivre sans le secours ledit établissement, cette omission pouvant faire douter de nos intentions sur cet article, nous avons résolu de les expliquer, afin que ledit établissement royal retire de notredit Edit tout l'avantage que nous avons entendu lui procurer. A CES CAUSES, de l'avis de notre très-cher & très-amé Oncle, le Duc d'Orléans, petit fils de France, Régent, de notre très-cher & très-amé Oncle, le Duc de Chartres, premier Prince de notre sang, de notre très-cher & très-amé Cousin, le Duc de Bourbon, de notre très-cher & très-amé Cousin, le Comte de Charollois, de notre très-cher & très-amé Cousin, le Prince de Conty, Princes de notre Sang, de notre très-cher & très-amé Oncle, le Comte de Toulouse, Prince légitimé, & autres Pairs de France, grands & notables personnages de notre Royaume, & de notre certaine science, pleine puissance & autorité Royale, & nous avons, en interprétant, en tant que besoin seroit, ledit Edit du mois de Juillet dernier, dit & déclaré, & par ces présentes signées de notre main, disons, déclarons, voulons & nous plaît, que le don fait à l'établissement royal des invalides de la marine par l'Edit du mois de Décembre 1712; & confirmé par ledit Edit du mois de Juillet dernier, soit étendu sur les appointemens, soldes, dixiemes, parts & portions des prises qui n'ont pas été, ou qui pourront n'être pas réclamés dans la suite par nos officiers de la marine & des galeres, d'épée & de plume, par les officiers-mariniers, matelots, soldats, & autres employés pour notre service, dont les fonds se trouvent actuellement en dépôt ou se trouveront à l'avenir, tant dans les contrôles des ports, qu'entre les mains des Trésoriers généraux de la marine & des galeres, dont nous avons doté & dotons ledit établissement royal, & que la recherche en soit faite, ainsi & de la même maniere qu'elle est ordonnée par l'Edit du mois de Mars 1713, pour ce qui regarde les équipages des vaisseaux & bâtimens armés pour le commerce ou pour la course. Voulons que la remise desdits fonds soit faite par lesdits Trésoriers généraux de la marine & des galeres, & par lesdits Contrôleurs des ports, sur nos ordres ou sur ceux de notre Conseil de marine, & par des états par eux libellés & certifiés, au Trésorier général ou aux Trésoriers particuliers desdits invalides sur leurs simples quittances, lesquelles seront passées & allouées dans les comptes que les Trésoriers généraux de la marine & des galeres, rendront en notre Chambre des Comptes, sans difficulté. Voulons aussi qu'en cas que lesdits fonds soient réclamés dans la suite par lesdits officiers de la marine & des galeres, d'épée & de plume, & par lesdits officiers-mariniers, matelots, soldats & autres, ou leurs héritiers, après la remises faite ausdits Trésoriers des invalides de la marine, la délivrance en soit faite sur nos ordres ou sur ceux de notre Conseil de marine, à ceux qui auront droit de les recevoir, par le Trésorier général ou Trésoriers particuliers desdits invalides de la marine, & que le contenu en iceux soit passé en dépense dans les comptes que lesdits Trésoriers rendront desdits fonds en la maniere accoutumée, en rapportant lesdits ordres avec les quittances des parties prenantes sur ce suffisantes.

Si donnons en Mandement à nos amés & feaux Conseillers les gens tenant nos Cours de Parlement, Chambres des Comptes & Cour des Aydes de Paris, que ces Présentes ils fassent lire, publier & régistrer, & le contenu en icelles, garder & observer de point en point selon leur forme & teneur, nonobstant tous Edits, Déclarations, Arrêts, Réglemens & autres choses à ce contraires, auxquels nous avons dérogé & dérogeons par cesdites présentes, aux copies desquelles collationnées par l'un de nos amés & feaux Conseillers-Secretaires, voulons que foi soit ajoutée comme à l'original : Car tel est notre plaisir. En témoin de quoi nous avons fait mettre notre Scel à cesdites présentes. DONNÉ à Paris le trentieme jour de Décembre, l'an de grace mil sept cent vingt, & de notre regne le sixieme. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, par le Roi, le Duc d'Orleans, Régent, présent. FLEURIAU. Vû au Conseil. LE PELLETIER DE LA HOUSSAYE. Et scellée du grand Sceau de cire jaune.

Registrée, oui, & ce requérant le Procureur-Général du Roi, pour être exécutée selon leur for-

me & teneur, & copies collationnées envoyées dans les Sieges, des Amirautés du ressort, pour y être lues, publiées & registrées; enjoint aux Substituts du Procureur-Général du Roi, d'y tenir la main, & d'en certifier la Cour dans un mois, suivant l'Arrêt de ce jour. A Paris en Parlement le dix-huitieme jour de Janvier mil sept cent vingt. Signé, GILBERT.

DÉCLARATION DU ROI,

Concernant l'établissement Royal des Invalides de la Marine.

Donnée à Versailles le 12 Juillet 1722.

LOUIS par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre: A tous ceux qui ces présentes Lettres verront; Salut. L'attention qu'a eu le feu Roi, notre très-honoré Seigneur & Bisayeul, à procurer à l'établissement royal des invalides de la marine une subsistance certaine, l'auroit engagé à donner à cet établissement, par son Edit du mois de Décembre 1712, art. 14, tous les deniers & effets appartenans aux officiers, mariniers, matelots, passagers & autres qui n'auroient point été réclamés dans les deux années de l'arrivée des vaisseaux armés pour le commerce, & la solde, dixiemes & portions d'intérêts qui pourroient appartenir aux officiers, mariniers, matelots, volontaires, & autres armés en course, qui n'auroient point aussi été réclamés dans les deux années, à compter du jour de la liquidation des prises. Cette disposition nous a paru si juste & si nécessaire, que nous l'avons confirmée par notre Edit du mois de Juillet 1720, & que même nous l'avons étendue, par notre Déclaration du 30 Décembre de la même année, sur les appointemens, soldes, dixiemes, parts & portions des prises qui n'auroient pas été, ou qui pourroient n'être point réclamés dans la suite par nos officiers de la marine & des galeres, d'épée & de plume, & par les officiers, mariniers, matelots, soldats, & autres employés pour notre service. Comme nous avons excepté par notredit Edit du mois de Juillet 1720 du don qui avoit été fait à l'établissement royal des invalides de la marine, le tiers qui revient à l'Amiral, suivant l'Ordonnance du mois d'Août 1681, de tous les effets appartenans aux officiers, mariniers, matelots, passagers, & autres qui mourroient sans héritiers, ou sans tester sur les vaisseaux armés pour le commerce & pour la course durant le temps de la campagne, & qu'il pourroient se rencontrer des obstacles pour la remise des deux autres tiers aux invalides de la marine, lorsqu'il seroit question d'obliger les armateurs desdits vaisseaux à compter, attendu que les Juges des Amirautés de notre Royaume sont tenus, en exécution de l'Ordonnance de 1681, de faire la répartition desdits effets; savoir, le premier tiers à notre Domaine, le second, à l'Amiral, le troisieme, à l'Hôpital des lieux où lesdits vaisseaux font leur désarmement. Nous avons résolu, tant pour lever & prévenir lesdits obstacles, que pour procurer audit établissement royal des invalides de la marine le plus de revenus qu'il nous sera possible, d'expliquer sur ce sujet nos intentions. A ces causes, de l'avis de notre très-cher & très-amé Oncle, le Duc d'Orleans, petit fils de France, Régent, notre très-cher & très-amé Oncle, le Duc de Chartres, premier Prince de notre sang, de notre très-cher & très-amé Cousin, le Duc de Bourbon, de notre très-cher & très-amé Cousin, le Comte de Charollois, de notre très-cher & très-amé Cousin, le Prince de Conty, Princes de notre sang, de notre très-cher & très-amé Oncle, le Comte de Toulouse, Prince légitimé, & autres grands & notables personnages de notre Royaume, & de notre certaine science, pleine puissance, & autorité royal, nous avons dit & déclaré, & par ses présentes signées de notre main, disons, déclarons, voulons & nous plaît, que les effets appartenans aux officiers, mariniers, matelots, passagers, & autres qui mourront sans héritiers, ou sans tester sur les vaisseaux armés pour le commerce & pour la course durant le temps de la campagne, soient & appartiennent à l'avenir, & pour ce qui s'en trouvera du passé; savoir, un tiers à l'Amiral, conformément à l'Ordonnance du mois d'Août 1681, & les deux autres tiers à l'établissement royal des invalides de la marine, auquel nous avons fait & faisons don par ces présentes desdits deux tiers, nonobstant toutes dispositions qui peuvent en avoir été faites jusqu'à présent, soit au profit de notre Domaine, soit en faveur des Hôpitaux des lieux, dérogeant pour ce regard à l'article 9,

titre 11 de l'Ordonnance du mois d'Août 1681, & à tout ce qui peut être contraire à ces présentes. Voulons que la recherche desdits effets soit faite & continuée comme pour les autres effets, soldes, dixiemes & portions d'intérêts expliqués par lesdits Edits des mois de Décembre 1712, Juillet 1720, & Déclaration du 30 Décembre ensuivant.

Si donnons en Mandement à nos amés & féaux Conseillers, les gens tenant nos Cours de Parlement, Chambre des Comptes & Cour des Aydes à Paris, que ces présentes ils fassent lire, publier & registrer, & le contenu en icelles, garder & observer de point en point selon leur forme & teneur, nonobstant tous Edits, Déclarations, Arrêts, Réglemens & autres choses à ce contraires, ausquels nous avons dérogé & dérogeons par cesdites présentes; aux copies desquelles collationnées par l'un de nos amés & feaux Conseillers-Secretaires, voulons que foi soit ajoutée comme à l'original; Car tel est notre plaisir: en témoin de quoi nous avons fait mettre notre Scel à cesdites présentes. Donnée à Versailles le douzieme jour de Juillet, l'an de grace mil sept cent vingt-deux, & de notre regne le septieme. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, par le Roi, LE DUC D'ORLEANS Régent, présent. FLEURIAU. Et scellée du grand Sceau de cire jaune.

Registrées, oui, & ce requérant le Procureur Général du Roi, pour être exécutées selon leur forme & teneur, & copies collationnées envoyées aux Sieges des Amirautés du ressort, pour y être lues, publiées & registrées; enjoint aux Substituts du Procureur-Général du Roi d'y tenir la main, & d'en certifier la Cour dans un mois, suivant l'Arrêt de ce jour. A Paris en Parlement le vingt-six Août mil sept cent vingt-deux Signé, GILBERT.

On a dû remarquer à la lecture de cet Edit, que l'article 3 du titre premier, contenant la retenue de 6 deniers pour livre sur le produit des prises, est plus exact que les Edit précédens, en ce qu'il régle que cette retenue n'aura lieu que *déduction préalablement faite des frais & dépenses nécessaires pour parvenir à la vente & pour la conservation des marchandises trouvées sur lesdites prises & dixieme de l'Amiral;* mais cela a été changé par l'Edit du mois d'Août 1743, & par l'Arrêt du Conseil du 30 Août 1745; voyez l'article 32, titre des prises.

On a dû aussi faire attention aux exemptions accordées, par les articles 2 & 3 du titre 4, aux invalides de la marine, de tout service personnel & du payement de la capitation, relativement à l'Arrêt du Conseil du 6 Août 1717, & à l'Ordonnance du 25 Juin 1718.

De même à l'article 21 du tit. 6, concernant les droits des invalides sur les équipages des pataches des fermes.

Depuis cet Edit, il est intervenu deux Déclarations du Roi, la premiere du 30 Décembre de la même année 1720, qui, en confirmant de nouveau le don fait aux invalides de la marine, concernant les soldes & parts & portions de prises non-réclamées par les officiers de la marine & des galeres, d'épée & de plume, & par les officiers-mariniers, matelots, soldats & autres employés au service du Roi, dont les fonds se trouveroient en dépôt, tant dans le contrôle des ports, qu'entre les mains des Trésoriers généraux de la marine & des galeres.

La seconde du 12 Juillet 1722, en interprétation, tant dudit Edit, que de celui du mois de Décembre 1712, concernant le don fait aux invalides des successions des gens morts en mer sans tester; desquelles successions il n'en revenoit qu'un tiers au Roi, conformément à l'art. 9, tit. 11, liv. 3 de la présente Ordonnance, les deux autres tiers étant attribués; savoir, l'un à M. l'Amiral, & l'autre à l'hôpital du lieu du désarmement du navire.

La distraction du tiers de M. l'Amiral avoit bien été faite de ce don, par

l'article premier, tit. 2 dudit Edit de 1720; mais le droit des hôpitaux avoit été passé sous silence; & c'est ce qui faisoit hésiter les officiers de l'Amirauté sur la délivrance des deux tiers au profit des invalides. Il s'agissoit donc de décider entre les invalides & les hôpitaux. La faveur des premiers l'emporta, & par cette Déclaration il fut réglé, que les effets appartenans aux gens qui mourroient sans héritiers, & sans tester sur les vaisseaux armés pour le commerce ou pour la course durant le temps de la campagne, seroient & appartiendroient *à l'avenir, & pour ce qui s'en trouveroit du passé;* savoir, un tiers à M. l'Amiral, conformément à notre Ordonnance, & les deux autres tiers aux invalides de la marine, le Roi dérogeant à cet effet à la même Ordonnance, en ce qui concernoit l'attribution qui y avoit été faite d'un tiers en faveur des hôpitaux.

C'est ce qui a toujours été observé depuis avant & après le Réglement du 23 Août 1739, qui a confirmé d'abondant sa décision.

L'utilité d'un si bel établissement ne laisseroit rien à désirer, si les pensions & gratifications trop multipliées peut-être, ou trop gratuites en général, ne prenoient pas tant sur des fonds destinés singuliérement à la subsistance de pauvres malheureux, qui, hors d'état de gagner leur vie, par leurs blessures & leurs infirmités, suites naturelles d'un service également long, dur & pénible, n'ont de ressource que dans la demi-solde, déjà trop resserrée, on avoit un peu plus d'égard aux invalides, devenus tels au service des vaisseaux marchands armés en marchandises ou en course; puisqu'enfin leur service a été également utile à l'Etat; & qu'au moyen de la retenue qu'ils ont soufferte des 6 deniers pour livre de leurs gages, ils ont contribué avec les autres à faire le fonds de cette même demi-solde.

L'article 45 de l'Ordonnance de la Hanse Teutonique, porte, que si le matelot n'est pas rétabli de sa maladie, le maître n'est pas obligé de l'attendre & de retarder son voyage pour lui. *Idem* l'article 7 des Jugemens d'Oleron; mais ses gages ne lui sont pas moins dûs en entier, quoiqu'il n'ait pas suivi sa navigation. Sentences de Marseille des 17 Avril & 15 Mai 1750. D'un autre côté, l'Ordonnance de Wisbuy, art. 62, dit, que si le matelot est attaqué d'une maladie contagieuse ou dangereuse, & que le fait soit bien constaté, le maître pourra le quitter à la premiere terre. Je crois que ces deux cas doivent servir d'exception à l'article 27, tit. premier, liv. 8 de l'Ordonnance de 1689, qui défend à tous capitaines de laisser & congédier aucuns matelots en pays étranger, à peine de 500 liv. d'amende, & de plus grande peine s'il y échet. Aussi l'article premier de la Déclaration du Roi du 18 Décembre 1728, rapportée sur l'article précédent, en leur réitérant cette défense, à peine de 200 livres d'amende, excepte-t'elle le cas où le matelot est hors d'état d'être rembarqué pour raison de maladie. Mais pour constater le fait, l'article 2 veut que les capitaines qui se trouveront en pareille circonstance, en fasse faire mention sur leur rôle d'équipage par le Consul ou son représentant, sans quoi ils encourront l'amende portée par l'article précédent. V. pour la sûreté des gages du matelot en pareil cas, l'article 3 de l'Ordonnance du premier Août 1743, & l'article 20 du Réglement du 22 Juin 1753.

ARTICLE XII.

MAIS s'il eſt bleſſé à terre, y étant deſcendu ſans congé, il ne ſera point panſé aux dépens du navire ni des marchandiſes, & il pourra être congédié ſans pouvoir prétendre que ſes loyers à proportion du temps qu'il aura ſervi.

QUOIQUE deſcendu à terre avec congé, ſi le matelot eſt bleſſé autrement qu'au ſervice du navire, il ne paroît pas juſte qu'il ſoit panſé aux dépens du navire; & c'eſt auſſi ce que décident tant ledit article 18 de l'Ordonnance de Wisbuy que le 39 de celle de la Hanſe Teutonique; & je penſe que cela doit être ainſi, quoique le matelot auroit été envoyé par le maître à terre pour le ſervice du navire, ſi véritablement il a été bleſſé dans une circonſtance étrangere au ſervice du navire.

D'un autre côté, il ſuffira qu'il ſoit deſcendu ſans congé, pour qu'il ne puiſſe prétendre d'être panſé aux dépens du navire, ni des marchandiſes quoiqu'il ait été bleſſé au ſervice actuel du navire, s'il n'a pas été commandé pour y travailler; & c'eſt ce qui me ſemble réſulter évidemment des termes de notre article.

Dans le même cas qu'il ſera deſcendu à terre ſans congé, ce ſera une cauſe ſuffiſante pour le congédier ſans qu'il puiſſe prétendre autre choſe que ſes loyers à proportion du temps qu'il aura ſervi.

L'Ordonnance de Wisbuy dans ledit article 18 eſt d'une ſévérité outrée, puiſqu'elle veut qu'il rende au maître ce qu'il aura reçu de lui pour ſes avances, & qu'il paye en outre ce que le maître ſera obligé de bailler de plus à un autre matelot qu'il mettra à ſa place.

Il ſembleroit d'abord que notre article porteroit l'indulgence trop loin, en faiſant gagner à ce matelot ſes loyers à proportion du temps de ſon ſervice, & qu'il ſeroit à craindre qu'un matelot qui voudroit déſerter, n'affectât d'en uſer de la ſorte pour ſe faire donner ſon congé: mais il faut prendre garde qu'il dépend du maître de le congédier ou non; au moyen de quoi toute idée de déſertion doit diſparoître, dès que le matelot retourne au navire, quoiqu'il plaiſe au maître de ne pas le recevoir & de le congédier au contraire, pour avoir commis cette faute. Au ſurplus, comme il a été obſervé ſur l'art. 10, il y a aujourd'hui des cérémonies à obſerver pour le congé d'un matelot durant le voyage, & même avant le départ, dès qu'il eſt établi ſur le rôle d'équipage.



ARTICLE XIII.

LES héritiers du matelot engagé par mois, qui décédera pendant le voyage, feront payés des loyers jufqu'au jour de fon décès.

LE matelot ayant gagné fes loyers jufqu'à fon décès arrivé pendant le voyage, & cela auffi-bien durant le temps de fa maladie que pendant celui qu'il a rendu un fervice effectif au navire, il eft bien jufte qu'ils paffent à fa veuve & héritiers, comme le difent l'art. 127 ou 130 du Confulat, l'art. 7 des jugemens d'Oleron, l'article 45 de l'Ordonnance de la Hanfe Teutonique, l'art. 19 de l'Ordonnance de Wisbuy, & l'art. 76 de l'Ordonnance de 1584; & qu'ainfi s'il étoit engagé au mois, ils touchent les loyers qui lui étoient acquis au jour de fon décès. La même décifion fe trouve dans l'article 5, tit. 3, liv. 8 de l'Ordonnance de 1689, pour les matelots morts au fervice des vaiffeaux du Roi; en quoi il a été dérogé à une difpofition plus généreufe portée par l'Ordonnance du 19 Avril 1670, confirmée par l'art. 6, tit. 11 du Réglement général du 6 Octobre 1674; aux termes de laquelle la veuve & les héritiers du matelot décédé durant la campagne, devoient toucher fes gages en plein, tout comme s'il eût achevé la campagne.

ARTICLE XIV.

LA moitié des loyers du matelot engagé par voyage fera dûe, s'il meurt en allant, & le total fi c'eft au retour; & s'il navigeoit au fret ou au profit, fa part entiere fera acquife à fes héritiers pourvu que le voyage foit commencé.

MAIS s'il étoit engagé au voyage, cet article veut, conformément à la décifion du Confulat, chap. 126 ou 129, & à la note de Cleirac fur l'article 7 des jugemens d'Oleron, n. 4, pag. 34, que fans avoir égard au temps précifément du fervice, on diftingue fimplement, s'il eft mort en allant ou en retournant. Au premier cas, la moitié des loyers eft acquife à fes héritiers, & au fecond la totalité; & cela quoique le matelot feroit décédé peu de jours après que le vaiffeau auroit mis à la voile, ou le jour même, foit pour l'aller foit pour le retour.

Il en eft de même, l'engagement étant à forfait pour la traverfée du retour, Sentence de Marfeille du 31 Juillet 1753.

Et s'il navigeoit à la part du fret ou du profit, fes héritiers font encore mieux traités, en ce que fa part entiere leur eft acquife fans autre condition que celle que le voyage fût commencé.

Les loix citées par le Commentateur à ce fujet n'ont aucune application à l'efpece. La loi 66, §. 9, ff. *pro focio*, y convient mieux, en difant, que

quoi que l'héritier de l'associé ne prenne pas sa place pour continuer la société, il succédera néanmoins au profit qu'auroit eu son auteur. *Nec hæres socii succedit, sed quod ex re communi posteà quæsitum est, hæredi præstandum est.* Cependant comme il ne s'agit ici que d'une société de travaux; c'est-à-dire, qui ne peut fructifier que par le travail commun des associés, & que le travail auquel le défunt étoit obligé de son côté, ne peut être suppléé par ses héritiers, il sembleroit qu'au lieu de leur attribuer sa part entiere, il seroit plus juste de la faire accroître à ses associés, comme demeurans chargés de continuer son travail, & de ne faire part des profits à ses héritiers qu'à raison du temps qu'il auroit travaillé. Mais enfin la loi étant portée en leur faveur, il faut s'y conformer, & dire que c'est un moyen qu'elle a imaginé pour encourager les matelots à former ces sortes de sociétés & d'entreprises, en donnant à chacun cette assurance, que s'ils vient à mourir dans le cours de l'entreprise, sa part entiere passera à ses héritiers.

Dans tous ces cas au reste, il est juste de déduire aux héritiers, ce qu'il en a coûté pour l'enterrement du défunt. Cleirac, sur l'art. 7 des Jugemens d'Oleron, n. 4, pag. 34, d'après la décision de l'Ordonnance de l'Empereur Charles-Quint.

ARTICLE XV.

LES loyers du matelot tué en défendant le navire, seront entiérement payés, comme s'il avoit servi tout le voyage, pourvu que le navire arrive à bon port.

C'EST ici un nouveau motif d'encouragement, & la loi a portée ses vues encore plus loin, puisqu'elle accorde aux héritiers du matelot tué en défendant le navire, tous ses loyers comme s'il avoit servi tout le voyage; faveur qui s'étend à tous les engagemens du matelot; c'est-à-dire, aussi-bien au cas où il étoit engagé au voyage ou au mois, que lorsqu'il l'étoit à la part du profit ou du fret; tandis que dans les deux premiers cas, aux termes des deux articles précédens, la mort naturelle ne fait gagner aux héritiers du matelot engagé au voyage, que la moitié des loyers si le matelot meurt en allant, & ceux de l'engagement aux mois que jusqu'au jour du décès.

Il étoit naturel après tout que la circonstance du matelot tué en combattant pour la défense du navire, fût plus favorisée que celle de la simple mort naturelle du matelot, quoique causée peut-être par les fatigues du service du navire.

Quoiqu'il en soit, il est décidé que les loyers du matelot tué en défendant le navire seront payés en entier à ses héritiers, comme s'il eût servi tout le voyage, & cela s'entend aux dépens tant de la cargaison que du navire, pour la portion excédante les loyers qui auroient été dûs en cas de mort naturelle, & non pas aux dépens du navire seul, comme l'a pensé le Commentateur sans aucune réflexion; non-seulement parce que le bon sens seul dicte que c'est-là une dépense extraordinaire, qui doit être supportée en commun; mais encore

parce qu'il n'a pas pris garde que ce point étoit déjà résolu par l'art. 11, qui veut que le matelot blessé en pareille circonstance soit traité & pansé aux frais du navire & de la cargaison.

En effet, si les frais de sa guérison forment une avarie grosse & commune, il s'ensuit qu'il en doit être de même des loyers qu'il faut payer à ses héritiers, au-delà de ceux qu'ils auroient eu s'il fût mort de mort naturelle. Ce ne sont que les loyers qui auroient été dûs dans ce dernier cas qui doivent être supportés par le navire seul, le surplus est une avarie commune qui doit tomber sur la cargaison comme sur le navire.

Mais afin que les héritiers du matelot touchent ses loyers dans le cas de cet article, aussi-bien qu'en tout autre, il faut que le navire arrive à bon port, ou de maniere que ce que l'on sauvera du naufrage suffise à tout. Autrement ils auront le sort des gens de l'équipage, pour ne toucher que concurremment avec eux au sol la livre, le produit des débris du navire & du fret des marchandises sauvés; ou si tout périt, ils n'auront rien à prétendre. Car enfin, ils ne peuvent pas être de meilleure condition que les autres matelots; & il est décidé que les gens de l'équipage ne peuvent jamais se faire payer de leurs loyers que sur le navire & le fret des marchandises. *Suprà* art. 8 & 9.

Au reste, ce qui est décidé ici par raport aux loyers du matelot tué en combattant, est applicable à la part qu'il auroit dû avoir dans la prise que le navire auroit faite, cette part devant passer tout de même à sa veuve & à ses héritiers, avec ce qui lui étoit dû pour reste de ses avances, comme tenant lieu de loyers. Art. 9 du Réglement du 25 Novembre 1693; *infrà* art. 33 du tit. des prises.

Il faut appliquer aussi la décision de cet article au cas où durant le combat, le matelot faisant simplement le service de la manœuvre, se sera tué en tombant, ou aura été blessé par sa chûte, de maniere qu'il sera mort des suites de sa blessure : mais hors le combat il en sera autrement; c'est-à-dire, qu'il faudra alors se régler sur la disposition des articles 11, 13 & 14, & dire en conséquence que ses héritiers ne pourront prétendre ses loyers que conformément à leur décision. Le Parlement de Rennes a depuis peu adjugé mal-à-propos en pareil cas, les loyers en plein aux héritiers, par Arrêt du. . . .

ARTICLE XVI.

LES matelots pris dans le navire & faits esclaves, ne pourront rien prétendre contre les maîtres, les propriétaires ni les marchands, pour le payement de leur rachat.

EN fait de prise & de pillage, tout étant alors au pouvoir & à la discrétion de l'ennemi ou du pirate, ce qui est pris à chacun, ou à quelqu'un en particulier, ne forme qu'une avarie simple & particuliere; art. 5 du titre des avaries; pour raison de quoi par conséquent il n'y a pas de contribution à demander. Ainsi si dans le désordre de la prise, des matelots sont enlevés du vaisseau pour passer dans celui du pirate, & être faits esclaves, c'est un mal-

heur pour eux, & qui les regarde uniquement; de maniere qu'ils ne peuvent, pour le payement de leur rachat, se pourvoir ni contre le maître & les autres à qui le pirate a fait grace, ni contre les propriétaires du navire, ni enfin contre les marchands chargeurs. Le bonheur de ceux-ci leur est particulier, comme le malheur des autres leur est propre & personnel.

Le contraire avoit été jugé au Parlement de Bordeaux, par Arrêt du dernier Avril 1630, cité dans la note 4 sur le sixieme article des Jugemens d'Oleron, pag. 32.

ARTICLE XVII.

MAIS si aucun d'eux est pris étant envoyé en mer ou à terre, pour le service du navire, son rachat sera payé aux dépens du navire; & si c'est pour le navire & la cargaison; il sera payé aux dépens de tous les deux, pourvu qu'ils arrivent à bon port; le tout néanmoins jusqu'à concurrence de trois cens livres, sans préjudice de ses loyers.

MAIS c'est autre chose, si le matelot est pris & fait esclave, étant envoyé en mer ou à terre pour le service du navire. Il est fondé alors à prétendre le payement de sa rançon, savoir sur le navire seul s'il n'étoit commandé que pour le service du vaisseau simplement, ou sur le navire & la cargaison, si le service avoit l'un & l'autre pour objet; la raison est, que, choisi pour faire ce service qui regardoit tout autre de l'équipage aussi-bien que lui, il ne seroit pas juste que son malheur lui fût personnel & fût pour son compte particulier. Ce cas en effet est tout différent de celui de la prise du navire, où il plaît au pirate de prendre quelques-uns pour les emmener en esclavage & de laisser les autres. En un mot, dans ce dernier cas, il est pris sans que ce soit pour le service du navire ou de la cargaison; au lieu que c'est tout le contraire dans l'hypothese de notre article.

Il faut néanmoins, pour qu'il puisse prétendre sa rançon, que le navire arrive à bon port; ce qui doit s'entendre comme dans l'espece de l'article 15 ci-dessus; à cela près, que comme il s'agit ici d'une avarie commune, ou d'une indemnité dûe au matelot indépendamment de ses loyers, ce n'est pas sur le fret des marchandises seulement, qu'il faut en régler le payement; mais sur la valeur réelle des marchandises sauvées, dans les cas qu'elles y doivent contribuer aux termes du présent article. De sorte que la répartition de la rançon se fera comme en matiere de jet & contribution, sur la valeur des débris du navire & sur celle des marchandises sauvées indistinctement, déduction faite du fret néanmoins, le tout au sol la livre.

L'Article ne dit pas, que si le matelot est fait esclave, étant envoyé pour le service seulement de la cargaison, sa rançon sera payée aux dépens en entier de la cargaison, parce qu'on ne peut pas concevoir un cas où le service de la cargaison soit indépendant de celui du navire; l'équipage n'étant préposé à la conservation de la cargaison, qu'autant qu'il est chargé de la con-

duite du navire ; au moyen de quoi rien ne ſe peut faire pour la cargaiſon, que par une ſuite du ſervice dû au navire ; au lieu que le ſervice du navire peut n'avoir rien de commun avec la cargaiſon.

Au ſurplus, le payement de la rançon n'eſt pas dû indéfiniment au matelot ; ce n'eſt que juſqu'à concurrence de la ſomme de 300 liv. Mais il gagne outre cela ſes loyers en entier, comme s'il avoit ſervi tout le voyage ; le défaut de ſervice ne pouvant pas plus lui être imputé dans l'occurrence que s'il étoit tombé malade au ſervice du navire, auquel cas par l'art. 11 ci-deſſus, ſes gages lui ſont dûs ſans déduction pour le temps de ſa maladie. Conſulat, chap. 179 ou 182, Cleirac ſur l'art. 6 des Jugemens d'Oleron, n. 2, pag. 31 ; Targa, pag. 61, n. 3.

ARTICLE XVIII.

LE régalement des ſommes deſtinées au rachat des matelots, ſera fait à la diligence du maître incontinent après l'arrivée du vaiſſeau, & les deniers ſeront dépoſés entre les mains du principal intéreſſé, qui ſera tenu de les employer inceſſamment au rachat, à peine du quadruple au profit des matelots détenus.

L'OBLIGATION impoſée au maître par cet article, eſt plus directe & plus preſſante, que celle qui eſt exprimée dans l'art. 6, tit. du jet & contribution, parce que le ſoin de travailler au rachat de ſes matelots faits eſclaves dans les circonſtances de l'art. précédent, le regarde eſſentiellement, & qu'il doit s'en occuper d'autant plus que les propriétaires du navire & de la cargaiſon, y penſeroient moins, s'il demeuroit dans l'inaction.

Il doit donc, auſſi-tôt après l'arrivée du vaiſſeau, & ſans perte de temps, faire procéder au régalement des ſommes néceſſaires pour le payement de la rançon des matelots, juſqu'à concurrence de la ſomme de 300 liv. pour chacun. Et au cas que le régalement ſouffre quelque difficulté, faire ordonner que cette ſomme de 300 liv. pour chacun, ſera remiſe par proviſion entre les mains du principal intéreſſé dans le navire & dans ſa cargaiſon. Cela doit s'entendre de l'armateur, ou que cet armateur ſera autoriſé à tenir pareille ſomme ſur le compte qu'il a à rendre aux autres intéreſſés, à l'effet de l'employer inceſſamment au rachat, ſur peine du quadruple, au profit des matelots détenus, conformément à cet article.

Si le maître négligeoit de faire ſon devoir en cette partie, il n'eſt pas douteux que le Procureur du Roi de l'Amirauté ne fût en droit de le pourſuivre pour l'y contraindre, & lui faire ſubir la juſte peine de ſa négligence ; comme auſſi de pourſuivre le dépoſitaire des deniers, s'il négligeoit tout de même de travailler à la délivrance des captifs.

Le régalement au reſte dont parle cet article, ſuppoſe que la cargaiſon doit contribuer au rachat comme le navire ; car lorſqu'il n'y a que le navire qui ſoit chargé du rachat, le régalement eſt tout fait, quoiqu'il y ait pluſieurs propriétaires.

Mais il eſt à obſerver, au ſujet de ce terme, *cargaiſon*, que dans ſa ſignification étroite, il ne comprend que les marchandiſes, ou des propriétaires du navire qui ont fait le fonds du chargement, ou des affréteurs de la totalité du navire, qui ont pareillement fait le fonds du chargement ; & que dans une ſignification plus étendue il déſigne généralement toutes les marchandiſes dont le navire eſt chargé, à qui que ce ſoit que ces marchandiſes appartiennent.

Sur quoi on peut demander, dans lequel des deux ſens il faut entendre la cargaiſon, qui aux termes de cet article & du précédent, doit contribuer au payement de la rançon des matelots captifs ? Je crois qu'il convient de prendre le terme dans ſon ſens étendu, & que c'eſt l'eſprit de l'article. Ce qui me confirme dans cette idée, c'eſt que l'article 11 ſe ſert tout de même du terme, *cargaiſon*, & que l'art. 12 l'explique en y ſubſtituant celui de *marchandiſes*. Quand cette explication ne ſe trouveroit pas même dans l'art. 12, le mot de cargaiſon employé dans l'art. 11 ne pourroit toujours s'entendre que des marchandiſes indiſtinctement chargées dans le navire, puiſqu'il y eſt queſtion des frais de panſement du matelot bleſſé en combattant pour la défenſe du navire & de tout ſon chargement ; frais par conſéquent qui ſont partie des avaries groſſes & communes.

Cependant on n'eſt pas moins embarraſſé à trouver la raiſon pourquoi le rachat du matelot fait eſclave étant envoyé en mer ou à terre pour le ſervice du navire & des marchandiſes tout enſemble, eſt mis au rang des avaries communes, tandis que, ſi avec le matelot on eût envoyé des marchandiſes qui euſſent été priſes comme lui avec la chaloupe, la perte de ces marchandiſes & de la chaloupe, ne ſeroit certainement qu'une avarie ſimple ou particuliere pour le propriétaire de ces marchandiſes, ou du navire.

Mais quoiqu'on ne puiſſe pas toujours rendre raiſon de la loi, il ne faut pas moins l'exécuter lorſqu'elle eſt claire & préciſe.

ARTICLE XIX.

LE navire & le fret demeureront ſpécialement affectés aux loyers des matelots.

RIEN n'eſt plus juſte, puiſqu'ils n'ont pas d'autre ſûreté pour le payement de leurs loyers ; auſſi leur privilege l'emporte-t'il ſur tout autre ſuivant l'art. 16, tit. 14 du livre premier, à peu d'exceptions près.

En cas de naufrage, ils conſervent tout de même leur privilege ſur les débris du navire, ſes agrêts & apparaux, & ſur le fret des marchandiſes ſauvées, *juſqu'au dernier clou du navire*, dit le Conſulat, ch. 135 ou 138, *ils le doivent avoir.* Cleirac juriſd. de la marine, art. 18 pag. 419. Mais il eſt entendu que ce n'eſt qu'après les frais de Juſtice & ceux de ſauvement ſans leſquels ils n'auroient pas matiere à exercer leur privilege.

Mais ſi le fret a été payé au maître, qui, au lieu de ſatisfaire les gens de ſon équipage, ait appliqué les deniers au payement de ſes dettes particulieres, il

ne leur restera qu'une simple action contre le maître, sans recours ni contre les marchands chargeurs qui ont payé le fret à qui ils le devoient, ni contre les créanciers qui ont été payés du produit de ce fret, quoi qu'en dise Peirera de Castro, *decis. 45. Nulla enim repetitio ab eo qui suum recepit*, s'il n'y a eu fraude. C'étoit aux matelots à prendre la précaution de saisir le fret entre les mains des marchands chargeurs qui le devoient.

ARTICLE XX.

LES loyers des matelots ne contribueront à aucunes avaries, si ce n'est pour le rachat du navire.

LA premiere décision de cet article est confirmée par l'art. 11 du tit. 8 ci-après, qui porte que les loyers & les hardes des matelots ne contribueront point au jet. *Ubi vide notata* ; ni par conséquent à aucuns frais de relâche, ou autres avaries. Sentence de Marseille du 11 Octobre 1748.

Et la seconde décision, qui assujettit les mêmes loyers des matelots à la contribution pour le rachat du navire, n'ajoute rien à la disposition de l'art. 20 du tit. précédent ; mais aussi elle n'y déroge pas. Ainsi il faut dire que les matelots ne contribueront que pour ce qui leur restera dû de leurs loyers, déduction faite de ce qu'ils auront reçu pour leurs avances.

L'obligation, de la part des matelots, de contribuer pour leurs loyers au rachat du navire, est fondée, comme il a été observé sur ledit article 20 du tit. précédent, sur ce que le rachat leur a conservé la liberté, & par ce moyen leurs gages. Et cela résulte au reste de la loi 2, §. 3, ff. *de lege Rhodiâ*, où il est dit, *si navis à piratis redempta sit, servius offilius & labeo omnes contribuere debere aïunt ;* car les matelots conservant par-là leur liberté & leurs gages, il est évident que ce mot, *omnes*, les comprend aussi-bien que tous les autres qui gagnent au rachat. C'est aussi l'avis de Vinnius sur cette même loi, page 217, & de Stracha *de nautis, part. 3â. W. sed nec est quotidiana illa quæstio.*

ARTICLE XXI.

CE qui est ordonné par le présent titre, touchant les loyers, pansement & rachat des matelots, aura lieu pour les officiers & autres gens de l'équipage.

IL faut ajouter, & pour le maître ou capitaine, excepté les articles où le maître est mis précisément en opposition avec les gens de son équipage ; & encore, les décisions portées entre lui & les matelots, servent-elles de regle entre lui & le propriétaire du navire, comme il a été observé sur les articles 2, 3 & 10 ci-dessus.

Fin du premier Volume.

TABLE

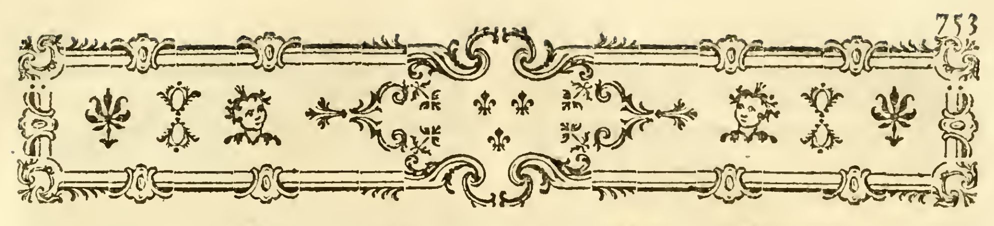


TABLE DES MATIERES

CONTENUES DANS CE VOLUME.

Amirauté, V. *Officiers.*

V. *Compétence*, *Jurisdiction*, *Officiers.*

Ancrage.

Cabotage.

Cadavres.

Cale.

Calfat ou *Calfateur*, V. *Charpentier.*

Capitaine, V. *Maître* ou *Patron.*

Cargaison.

Cas fortuit.

Caution *judicatum solvi.*

Causes provisoires.

Cession, V. *Transport.*

Chaloupe.

Chancelier, Chancellerie.

Chemin pour le halage des vaisseaux.

Chirurgien.

Classes, V. *Commissaires*, *Matelots.*

Colonies.

Commerce.

Commissaires.

Commissions.

Conduite.

Confiscation.

Congé.

Congé pour mettre en mer.

Connoiffement.

Conserve.

Consignation.

Consulats. Consuls.

Contrainte par Corps.

Contrat.

Contrebande. V. *Marchandises.*

Contre-Maître.

Contribution.

Contrôle.

Convoi.

Cordier.

Droit d'Aubaine.

E

Echelles du Levant. V. *Consul.*

Echouement.

Ecrivain.

Effets naufragés.

Effets négociables.

Encheres.

Engagement.

F

Fanaux.

Faute.

Feux.

Fin de non-recevoir. V. *Prescription.*

Flot de Mars.

Foi, bonne foi. V. *Serment.*

Forains. V. *Etrangers.*

Forbans. V. *Pirates.*

Formalités.

Frais.

Fret ou *Nolis*

Guet de Mer.

H

Héritiers.

Hôpitaux.

Huissiers Visiteurs.

Inventaire.

Journaux.

Jours de planche.

Jugemens.

Quid.

M

Maître. V. *Capitaine.*

Mandat.

Marchand Chargeur.

Métiers.

Navires.

V. *Décret*, *Formalités*, *Ordre*, *Saisie.*

Negres.

Opposition.

Ordonnances.

Ordre & distribution de deniers.

Perceurs de navires.

Pillage.

Pilotage. V. *Hydrographie.*

Pilote.

Pilotins.

Pirates, Pirateries.

Police. V. *Officiers d'Amirauté.*

Port du Navire.

Procureur de l'Amiral. V. *Receveur.*

Procureur du Roi.

Propriétaires de Navires.

Protestations.

Receveur de l'Amiral.

Réclamation.

Recousse.

Registres.

Relâche.

Religion, Religionnaires.

laquelle

Vente de Navires.

Vituailles.

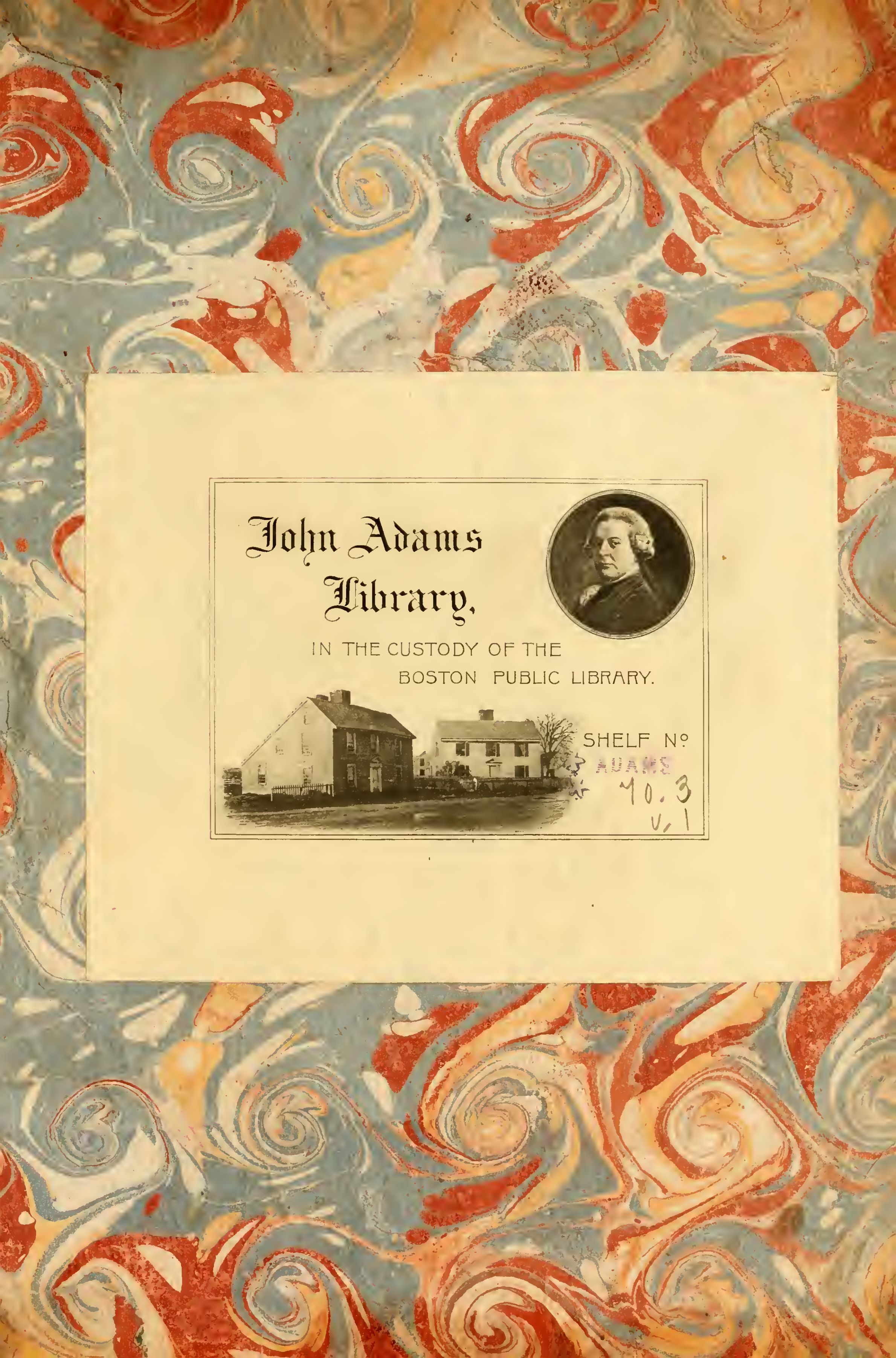
Vol.

Visite. V. *Huissiers-Visiteurs.*

Voyage.

Fin de la Table des Matieres.




John Adams
Library,
IN THE CUSTODY OF THE
BOSTON PUBLIC LIBRARY.
SHELF No
ADAMS
10.3
v.1

